Stanford University Libraries
3 6105 118 852 024

Digitized by Google

385.05
J86
v.13

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

Digitized by Google

Digitized by Google

# JOURNAL

DES

# CHEMINS DE FER.

---

## DOUZIÈME ANNÉE. — 1853.

---

**PARIS**

AU BUREAU DU JOURNAL, RUE RICHELIEU, 85.

Digitized by Google

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DOUZIÈME ANNÉE. — 1853

LELAND STANFORD JUNIOR UNIVERSITY
LIBRARY
H2365

**Accidents.** — Accidents de la navigation, 200. — Accidents sur le chemin de fer de Versailles, 472. — Accident sur Orléans, 740. — Accident sur Rouen, 740. — Les accidents des chemins de fer, 804. — Accidents, 820. —

**Actes officiels.** — Corps législatif. Compte rendu de la séance du lundi 14 mars, pour un projet de loi, 198. — Circulaire adressée aux ingénieurs par M. le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, 823. — *Voir* aux DÉCRETS et aux LOIS.

**Actionnaires.** — Chemin de fer de Rouen au Havre. Lettre adressée par le Conseil aux actionnaires, 179. — Les Compagnies de chemins de fer et leurs actionnaires, 228. — Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre. Rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 31 mars 1853, 233. — Paris à St-Germain, assemblée générale extraordinaire des actionnaires du 11 avril 1853. Rapport, 290. — Avis aux actionnaires de la caisse des actions réunies, 312. — Sous-Comptoir des chemins de fer. Rapport à l'assemblée des actionnaires. 697, — Compte rendu aux actionnaires de la maison Cavé, 742 et 761.

**Actions.** — Les actions du chemin de fer en 1853, 80. — Des actions de chemins de fer en 1853, 113. — Actions de jouissance des canaux. Projets de lois, 134. — De la valeur comparative des actions après l'achèvement des chemins de fer en 1857, 267.— Valeur comparée des actions de Strasbourg anciennes et nouvelles, 931. — Conditions du rachat des actions de Strasbourg à Bâle par Paris à Strasbourg, 963.

**Administrateurs.** — Législation administrative des chemins de fer, 420. — Législation administrative, (suite) 472.

**Argent.** — Question monétaire. Exportation de l'argent. Moyens d'en prévenir les conséquences, 898.

**Assemblées générales** *(Comptes rendus)*. — Chemin de fer de l'Ouest. Assemblée générale du 25 février 1853, 130. — Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon. Du 1er avril au 30 septembre 1852. Compte rendu de l'assemblée générale du 20 décembre 1852, 151. — Chemin de fer de Mulhouse à Thann. Assemblée générale, 163. — Compagnie du chemin de fer de St-Etienne à Lyon. Compte rendu de l'assemblée générale du 20 décembre 1852, art. 3. Embranchement de Sorbiers, 166. — Chemin de fer de St-Etienne à Lyon. Compte de 1er établissement et situation générale au 30 septembre 1852. Assemblée générale du 20 décembre 1852, 168. — Chemin de fer d'Orléans et prolongements. Assemblée générale du 31 mars 1853, 228. — Chemin de fer de Rouen au Havre. Compte rendu de l'assemblée générale du 31 mai 1853, 229. — Chemin d'Andrezieux à Roanne. Assemblée générale du 30 mars 1853, 229. — Chemin de Strasbourg à Bâle. Assemblée générale du 31 mars, 232. — Compagnie des Mines de la Loire. Assemblée générale du 30 mars, 232. — Andrezieux à Roanne. Compte rendu de l'assemblée générale du 30 mars 1853, 278. — Chemin de fer de St-Germain. Assemblée extraordinaire du 15 avril 1853, 289. — Dijon à Besançon. Compte rendu de l'assemblée générale du 15 avril, 325. — Assemblée générale. Compte rendu du 27 avril 1853. Montereau à Troyes, 338. — Compagnie des services maritimes des Messageries nationales, 466. — Chemin de Strasbourg. Compte rendu à l'assemblée générale, 754. — Dijon à Besançon. Compte rendu, 755. — St-Dizier à Gray. Compte rendu, 755. — Montereau à Troyes. Compte rendu, 756. — Rouen au Havre. Compte rendu, 756. — Nord. Assemblée extraordinaire du 29 octobre 1853, 833.

**Assemblées générales** (Rapports). — Chemin de fer de la Grand'Combe et des chemins de fer du Gard. Rapport du Conseil de gérance à l'assemblée générale extraordinaire du 10 octobre 1852, 5. — Chemin de fer de l'Ouest. Assemblée générale du 25 février 1853, 130. — Chemin de fer de Mulhouse à Thann. Assemblée générale, 163. — Chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon. Compte de premier établissement. Assemblée générale du 20 décembre 1852, 168. — Chemin de fer d'Orléans et ses prolongements. Assemblée générale du 31 mars 1853, 228 — Chemin de fer de Saint-Germain. Lecture du rapport de l'exercice de 1852, 229. — Chemin de fer d'Andrezieux à Roanne. Assemblée générale du 30 mars 1853, 229. — Chemin de Strasbourg à Bâle. Assemblée générale de la Compagnie, 232. — Compagnie des Mines de la Loire. Assemblée générale du 30 mars 1853, 232. — Chemin d'Andrezieux à Roanne. Rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale du 30 mars 1853, 238. — Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle. Assemblée générale du 31 mars 1853. Rapport du Conseil d'administration sur l'exercice 1852, 240. — Compagnie du chemin de fer de Paris à Saint-Germain. Assemblée générale du 29 mars 1853. Rapport de M. E. Pereire, 260.— Compagnie de Paris à Orléans. Rapport présenté à l'assemblée générale des actionnaires, dans sa réunion annuelle tenue le 31 mars 1853, par le Conseil d'administration, 266. — Paris à Lyon. Rapport du 7 avril 1853, 273. — Paris à Saint-Germain. Assemblée générale extraordinaire du 15 avril 1853, 289. — Compagnie de Paris à Saint-Germain. Assemblée générale extraordinaire du 11 avril 1853. Rapport, 290. — Dijon à Besançon. Rapport du 18 avril 1853 à l'assemblée générale, 326. — Chemin de fer de Dieppe. Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 29 avril 1853, 338. — Chemin de fer du Midi. Embranchements de Bordeaux à Bayonne, de Narbonne à Perpignan. Rapport par M. Granier, 341. — Chemin de fer du Nord. Assemblée générale du 30 avril 1853. Rapport, 371. — Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne. Assemblée générale du 30 avril 1853. Rapport, 372. — Lyon à la Méditerranée. Assemblée du 30 août 1853, 374. — Chemin de Blesmes et Saint-Dizier à Gray. Première assemblée générale des actionnaires du 30 avril 1853, 377.—Paris à Caen et à Strasbourg. Rapport, 377.— Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne. Assemblée ordinaire générale des actionnaires du 30 avril 1953. Rapport, 384.—Blesmes et St-Dizier à Gray. Première assemblée générale. Rapport, 394.—Blesmes et Saint-Dizier à Gray. Première assemblée. Rapport au Conseil, 408. — Chemin de Lyon à la Méditerranée. Rapport à l'assemblée générale du 30 avril 1853, 425.— — Rhône et Loire. Rapport au nom de la Commission, 453. — Lyon à Genève. Rapport, 454. — Saint-Rambert à Grenoble. Rapport, 457. — Nouvelle-Montagne, 18 avril 1853. Rapport, 364.— Mulhouse à Thann. Assemblée générale des actionnaires du mardi 28 juin 1853, 531.— Andrezieux à Roanne. Rapport du 25 juin 1853, 534.—Andrezieux à Roanne. Rapport, 537.—St-Etienne à Lyon. Rapport du 20 juin 1853, 550. — Rapport du Crédit foncier, 565. — Chemin de Versailles (R. G.). Rapport de l'assemblée générale du 8 juillet 1853, 581. — Paris à Rouen. Assemblée générale. Rapport du Conseil à l'assemblée générale du 28 juillet 1853, 597. — Chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon. Rapport, 643. — Assemblée générale. Rapport, Sous-Comptoir des chemins de fer, 697 — Dijon à Besançon. Rapport à l'assemblée générale, 756. — Saint-Dizier à Gray. Rapport du Conseil d'administration, 759. — Montereau à Troyes. Rapport du Conseil d'administration, 760. — Chemin de fer de Strasbourg, 28 septembre 1853. Rapport présenté par le Conseil d'administration, 773. — Compagnie de Rouen au Havre. Rapport du Conseil d'administration, 30 septembre 1853. Construction et établissement, 777. — Compagnie de Rouen au Havre. Rapport (fin), 789. — Bordeaux à la Teste. Rapport, 790. — Grand-Central, 15 octobre, 804. — Forges de la Méditerranée. Rapport, 807-808. — Nord. Compte rendu et rapport du 29 octobre 1853, 835. — Grand'Combe. Rapport du 9 octobre, 855. — Assemblée d'Orléans du 15 novembre 1853, 866, 871. — Central suisse. Rapport du 20 septembre 1853, 869. — Herserange et Moulaine.— Rapport des gérants le 29 novembre, 902.

**Banque de France.** — Situation de la Banque de France. Situation de ses succursales au jeudi 13 janvier 1853, 37.— Compte rendu des opérations de la Banque de France en 1852, 98. — Situation de la Banque de France, 98. — Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 10 février 1853, 99.— Compte

Digitized by Google

rendu des opérations de la Banque de France et de ses succursales pendant l'année 1852, par M. le comte d'Argout, gouverneur, 120. — Situation de la Banque de France, du 10 mars 1853, 164. — Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 10 mars 1853, 291, 292. — Situation de la Banque de France, 402. — Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 12 mai 1853, 402. — Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 9 juin 1853, 484. — Dépôts volontaires, 534. — Caisse de dépôt des titres, 548. — Caisse pour la garde des valeurs au porteur et nominatives, 548. — Situation semestrielle de la Banque de France, 549. — Résultat des opérations, 549. — Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 14 juillet 1853, 563. — Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 11 août 1853, 628. — Situation, 709. — Augmentation du taux de l'escompte par la Banque, 769. — Situation de la Banque et de ses succursales au jeudi 13 octobre 1853, 785. — Situation, 850. — Traité théorique et pratique des opérations de la Banque de France, 858. — Situation de la Banque, 8 décembre 1853, 914. — Ses succursales au 8 décembre 1853, par M. le comte d'Argout, 915. — Décret pour une succursale, 933.

**Banque étrangère.** — Banque du Crédit et de l'Industrie de Darmstadt, 293. — Banque de Constantinople, 295. — Création d'une nouvelle Banque à Constantinople, 295. — Banque de Darmstadt, 498.

**Bateaux à vapeur.** — Bateaux à vapeur entre la Teste et Bilbao, 36. — Transport des houilles par navires à vapeur en Angleterre, 43. — Navigation transatlantique par steamers à hélices, 213. — Paquebots transatlantiques. Ajournement provisoire, 339. — Progrès de la navigation à vapeur, 693.

**Bibliographie.** — Traité théorique et pratique des opérations de Banque, 56. — Annuaire officiel des chemins de fer pour 1852-1853, publié par l'Administration de l'imprimerie Centrale des chemins de fer, 20, rue Bergère, 74, 108, 124, 140, 156, 202, 217, 251, 282, 363, 460, 539, 554, 572. — Annuaire des actionnaires des chemins de fer français, 729. — Dictionnaire de l'économie, 890. — Bibliothèque du Voyageur, 891. — Nouveau guide de Paris à Nantes, 394.

**Bois** (traverses). — Bois. Tableau, 438. — Bois, 473.

**Bourse.** — Bourse de Paris. Unité de liquidation. Unité de courtage, 116. — La Bourse et les nouvelles affaires, 369. Bourse, 465. — Les capitaux et la Bourse, 545. — Syndicat des agents de change, 935.

**Cahiers des charges.** — Chemin de fer Grand-Central. Cahier des charges annexé à la convention du 30 mars 1853, 330. — Centre. Cahier des charges annexé à la convention du 30 mars 1853, 357. — Chemin de fer de Lyon à la frontière de Genève. Cahier des charges de la concession, 391. — Chemin de Lyon à Genève. Cahier des charges de la concession, etc., 434. — Chemin de fer de Bourg-la-Reine à Orsay. Cahier des charges, 441. — Rhône et Loire. Extrait, 452. — Cahier des charges des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, 501. — Cahier des charges pour la concession du chemin de Bourg la-Reine à Orsay, 568. — Cahier des charges de jonction de Rhône et Loire, 631. Cahier des charges du chemin de fer de Paris à Mulhouse, 666. — Rhône et Loire. Cahier des charges, 691. — Saint-Rambert à Grenoble. Cahier des charges, 674.

**Caisse commerciale.** — Caisse commerciale. Bechet, Bethomas et C°. Compte rendu des opérations de l'exercice 1852-53, 468.

**Caisse des actions réunies.** — Ensemble des actions, 63. — Avis aux actionnaires. — Numéros des obligations du Crédit foncier, 177. — Caisse des actions réunies. Avis aux actionnaires, 209.

**Caisse et Journal des chemins de fer.** — Mise en Société, 897. — Avis, 961.

**Cartes. (Plans tracés).** — Carte du chemin de fer Grand Central de France, 304. — Carte du plan tracé de la gare de l'Ouest, rue Saint-Lazare, 585.

**Cautionnements.** — Remboursements des cautionnements, 160. — Remboursements des cautionnements. Décret, 165.

**Chemins de fer étrangers** (*Généralités*). — Inauguration du chemin de fer de Turin à Savigliano, 242.

**Chemins de fer sur les routes ordinaires.** — Commission, 851.

**Chemins de fer français** (*Généralités*). — Revenus probables en 1853, 67. — Bases d'appréciation, 210. — Cours comparés en 1852-53, 416. — Avantage de la concentration, 497. — Influence sur la richesse publique, 514. — Classement des valeurs. Les valeurs de chemins de fer et les valeurs industrielles, 561. — Relevé comparatif des valeurs au 1er juillet 1852 et 1er juillet 1853, 698. — Recettes brutes de l'exploitation pendant les trois premiers trimestres des années 1853 et 1852, 803. — Réseau pyrénéen, 869. — Création d'une direction générale des chemins de fer, 887. — Les chemins de fer et leurs employés, 906. — Les chemins de fer, 1853, 962.

**Allemands** (chemins de fer). — Congrès des chemins de fer allemands, 587. — Chemins allemands, 612.

**Américains** (Chemins de fer). — Système économique de construction et d'exploitation des chemins de fer aux États-Unis, 23. — Chemins de fer américains, 217. — Chemin de fer de Panama, 246. — Concession de chemin de fer au Brésil, 660.

**Andrézieux à Roanne** (chemin de fer d'). — Assemblée générale du 30 mars 1853, 229. Rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale du 30 mars 1853, 238. — Addition du compte rendu de l'assemblée générale du 30 mars 1853, 278. — chemin de la Loire (Andrezieux à Roanne) assemblée générale extraordinaire du 25 juin 1853, 529. — Procès verbal de l'assemblée du 25 juin, 535. — Chemin de Rhône et Loire tracé entre Andrezieux et Roanne, 741.

**Anglais** (Chemins de fer). — Les chemins de fer anglais en 1852, 22 — Les chemins de fer d'Angleterre en 1851, par le Chatelier, 58. Industrie pratique. Les chemins de fer d'Angleterre et 1851, 495. Lampes colorées sur les chemins de fer anglais 213. — Les chemins de fer en Angleterre. Fusion, concurrence, 322.

**Appels de fonds.** — Chemin de fer de Dijon à Besançon, 4e appel de 50 fr. par action, 13. — Paris à Caen et Cherbourg, 963.

**Ardennes** (Chemin de fer des). — De Reims à Rézières et Charleville, avec embranchement de Sédan, et chemin de fer de Creil à Beauvais, 595. — Concession du chemin de fer de Reims à Mézières. Décret du 20 juillet, 600.

**Autrichiens** (chemins de fer). — Chemin de Paris à Vienne Lettre, 450.

**Belges** (chemin de fer) (aux Compagnies). — Chemin de fer d'Anvers à Gand, 672. — Chemin de fer d'Anvers à Gand. Relevé comparatif des recettes, 729. — Publication du *Moniteur*, 854.

**Besançon à Mulhouse** (chemin de fer de). Chemin de Dijon à Mulhouse. Décision pour la vallée de l'Ognon. Concession du prolongement de sa ligne jusqu'à Mulhouse, 58. — Dijon à Mulhouse. Concession de Besançon à Belfort, 626.

**Blesmes et Saint-Dizier à Gray** (chemin de fer de). — Première assemblée générale des actionnaires, 30 avril 1853, 377. — Jonction de la Marne et la Saône. Première assemblée générale des actionnaires. Rapport, 394, 408. — Situation financière au 31 octobre 1853, 423, 611, 614. — Compte rendu de l'assemblée générale, 755. — Rapport du Conseil d'administration, 759. — Liquidation, 802.

**Bordeaux à Cette** (chemin de fer de). — Chemin de fer de Bordeaux à Cette. Première section, 166. — Eventualités, 484.

**Bordeaux à la Teste** (chemin de fer de). — Chemin de Bordeaux à la Teste. Levée du séquestre, 741.

**Bordeaux à Bayonne, Narbonne à Perpignan** (chemin de fer de). — Projet de loi relatif aux chemins de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, 303. — Chemin de fer du Midi. Embranchements de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, 338. — Rapport de M. Granier, 341. — Chemins de Narbonne, etc. Loi, 470.

**Caen et Cherbourg** (chemin de fer de). — Chemin de Caen à Cherbourg. Rapport à l'assemblée générale des actionnaires, 53. — Chemin de fer de Paris à Caen et Cherbourg. Rapport, 377. — Article du *Courrier de l'Eure*, 919. — Appel de fonds, 963.

**Centre ou Grand-Central** (chemin de fer du). — Travaux du chemin du Centre, 200. — Convention avec M. le ministre des travaux publics, 257, 289. — Concession du Grand-Central, 321. — Rapport à l'Empereur. 323. — Cahier des charges annexé à la convention du 30 mars 1853, 330. — Cahier des charges annexé à la convention du 30 mars 1853, 357, 499, 546. — Approbation. Décret du 24 avril, 613. — Chemins de fer d'Orléans, du Midi, et du Grand-Central. Rachat du pont de Bordeaux, 738. — Complément du réseau, 740. — Fusion avec le Rhône et Loire, 786. — Assemblée du 15 octobre, 804. — Rapport du Conseil d'administration, 804. — *Journal du Puy-de-Dôme*, 931. — Grand-Central, 946. — Fusion avec Rhône et Loire. Liquidation de cette Compagnie, 962.

**Ceinture** (chemin de fer de). — Chemin de fer de ceinture, 73. — Id. 90. — Id., 876. — Ouverture, 933. — Projets de statuts, 949.

**Charleroi à la frontière** (chemin de fer de). — Charleroi à la frontière, 611. — Chemin de Charleroi à la frontière de France. Compte rendu et rapport, 629.

Digitized by Google

**Cherbourg** (chemin de fer de Paris à). — Assemblée générale du 15 janvier, 32. — Assemblée générale du 4 mai. Rapport, 377. — Article du *Courrier de l'Eure*, 919. — Appels de fonds, 963.

**Dijon, Besançon et Belfort** (chemin de fer de). — Dijon à Mulhouse. Décision pour la vallée de l'Ognon. Concession, 58. — Compte rendu de l'assemblée générale du 15 avril, 324. — Besançon à Belfort, 644. — Décret de concession de Besançon à Belfort, 669. — Convention sur Besançon à Belfort, 670. — Dijon à Belfort et Strasbourg à Bâle, 691. — Dijon à Belfort, 691. — Fusion de Strasbourg à Bâle et Dijon à Belfort, 723. — Dijon à Belfort, 723. — Compte rendu, 785. — Rapport, 756. — Projet de fusion avec Lyon, 786. — Projet de fusion 802. — Projet de fusion avec Lyon, 818. — Projet de fusion avec Lyon, 835. — Fusion avec Lyon, 963.

**Dôle à Salins** (chemin de fer de). — Situation des travaux, 887.

**Espagnols** (chemins de fer). — Décret royal, 22. — Chemins de fer espagnols, 56. — Situation des chemins de fer espagnols au 31 décembre 1852, 69. — Situation des chemins de fer espagnols en 1853, 94. — Grand Nord de l'Espagne, de Madrid à Irun, 469. — Chemins de fer espagnols, 603 et 630. — Chemins espagnols, 745. — Introduction du matériel en franchise de douanes, 778. — Texte de deux projets, 953.

**Saint-Étienne à la Loire** (chemin de fer de). — Décret, 629. Saint-Etienne à la Loire, suite du cahier des charges, 650. Chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire. Décret, 670.

**Saint-Étienne à Lyon** (chemin de fer de). — Exercice 1852, 2e semestre. — Du 1er avril au 30 septembre 1852. Compte rendu de l'assemblée générale du 20 décembre 1852, 166. Compte de 1er établissement et situation générale au 30 septembre 1852, 168. — Décret du 16 juin, 547. — Assemblée générale du 20 juin, rapports, 550. — Rapport à l'assemblée générale du 20 juin, 550. — Compte rendu de l'assemblée générale du 20 juin 1853, 583. — Rapport, 613. — Tableau de situation, 616. Tableaux, 634 et 638.

**Fécamp et Dieppe** (chemin de fer de). — Rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale du 29 avril 1853, 393. — Compte au 31 mars, 424. — Fusion normande. Compagnie du chemin de fer de Dieppe et les actionnaires de Fécamp, 694.

**Graissessac à Béziers** (chemin de fer de). — Chemin de fer de Graissessac à Béziers. Approbation des statuts, 147. — Chemin de Graissessac, 164. — Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers. Hérault (statuts), 185.

**Indiens** (chemins de fer). — Chemins de fer dans l'Inde, 711.

**Italiens** (chemins de fer). — Inauguration du chemin de fer de Turin à Savigliano, 212. — Chemin de fer de Gênes, 587. — Chemin de fer central de l'Italie, 710.

**La Roche à Auxerre** (chemin de fer de). — Embranchement de la Roche à Auxerre, 580. — Décret relatif à la concession du chemin de fer de la Roche à Auxerre, 669. — Convention relative à la concession du chemin de fer de Roche à Auxerre, 669.

**Lyon à Genève** (chemin de fer). — Projet de loi. Décret du 2 mai 1853, 389. — Cahier des charges de la concession, 391. — Cahier des charges de la concession, etc., 435. — Rapport, au nom de la commission, 454. — Discussion du projet de loi au Corps législatif, 469. — Lyon à Genève. 485. — Lyon à Genève, 614. — Décret, 628. — Lyon à Genève, 645. — *Courrier de l'Ain*, 887. — Travaux. Progrès. 899.

**Lyon à Avignon** (chemin de fer de). — (*Voyez Lyon à la Méditerranée*). Eventualités de Lyon à Avignon. Des conditions des porteurs de coupons, 162. — Chemin de Lyon à Avignon. Eventualités, 179.

**Lyon** (chemin de fer de Paris à). — Projet de fusion entre les Compagnies d'Orléans, de Paris à Lyon, et de Paris à la Méditerranée, 3. — Chemin de fer de Lyon, d'Orléans et de la Méditerranée, 18. — Approbation du tracé définitif, 97. — Erreur d'évaluation, 129. — Bruits sur les actions, 178. — Rapport à l'assemblée générale des actionnaires du 7 avril 1853, 273. — Compte d'exploitation générale du 1er mars au 31 octobre 1852, 308. — Chemin de Paris à Orléans et le chemin de Paris, 465. — Chemin de fer de Lyon, 468. — Paris à Lyon, 640. — Chemin de Lyon, 644. — Embranchement d'Auxerre, 626. Paris à Lyon, 659. — Lyon et Orléans. Revenus probables. 786. — Travaux de la gare de Vaise, 919. — Détails, 933. — Fusion avec Dijon et Belfort, 963.

**Méditerranée** (chemin de fer de Lyon à la). — Lyon, Orléans, 18. — Tableau des différentes valeurs de la Compagnie, 19. — Achèvement de la chaussée, 166. — Travaux, 200. — Liquidation des éventualités, 211. — Assemblée générale du 30 août. Rapport, 375, 418. — Rapport. Assemblée générale du 30 avril 1853, 425, 468. — Compte général, 506. — Observations et calculs, 771. — Résultat probable du chemin de Lyon à la Méditerranée quand il sera achevé, 772, 831. — Fusion avec le chemin de Lyon, 930.

**Midi** (chemin de fer du). — Marché de rails, 58. — Ouverture d'un crédit, 148. — Actes officiels. Décret du 22 mars 1853, 212, 228. — Embranchements de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, 339. — Rapport de M. Granier, 341. — Discussion de vote du corps législatif, 342. — Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne. Assemblée générale du 30 avril 1853, 372. — Rapport, 380. — Situation des travaux, 483. — Midi, 499, 516. — Travail nouveau, 546. — Emplacement de la gare à Bordeaux, 707. — Chemins de fer d'Orléans, du Midi et du Grand-Central. Rachat du pont de Bordeaux, 738. — Circulaire de M. le préfet de la Haute-Garonne, 762. — Gare de Bordeaux. Situation des travaux, 850. — Midi : *Messager* de Bayonne, 867.

**Montereau à Troyes** (chemin de fer de). — Compte rendu de l'assemblée générale du 27 avril 1853, 338. — Rapport du Conseil d'administration, 27 avril 1853, 352. — Compte rendu de l'assemblée générale, 756. — Rapport du Conseil d'administration, 760. — Liquidation, 804. — Corbeil à Nevers, Chartres à Montereau, 923.

**Mulhouse** (chemin de fer de Paris à). — Décret portant concession du chemin de Paris à Mulhouse, 665. — Convention relative à la concession du chemin de fer de Paris à Mulhouse, 665. — Cahier des charges du chemin de Paris à Mulhouse, 666. — Cote des actions, 947.

**Mulhouse à Thann** (chemin de fer de). — Chemin de fer de Mulhouse à Thann. Assemblée générale, 163. — Compagnie anonyme du chemin de fer de Mulhouse à Thann. Assemblée générale des actionnaires du mardi 28 juin 1853, 531.

**Nevers** (chemin de fer de Corbeil à). — Projet de chemin de fer de Corbeil à Nevers, 36. — Chemin de Corbeil à Nevers, 258. — Corbeil à Nevers, Nevers à Orléans, Orléans, Lyon, Grand-Central et le Crédit mobilier, 881. — Corbeil à Nevers et Châlons, 899. — Corbeil à Nevers et Chartres à Montereau 933. — Corbeil à Nevers, Montereau, à Chartres, 923. Nevers à Châlons, 949.

**Nord** (chemin de fer du). — Décret sur le tarif des droits de navigation d'Arles à Bonc, 4. — Travaux de Saint-Quentin à Erquelines, 58. — Deux décisions, 116. — Accord, 282. — Assemblée générale du 30 avril 1853, 371. — Rapport du Conseil d'administration, 384. — Embranchement de jonction par Cambrai, 546. — Service direct de Paris à Berlin et Vienne. Voyage de Paris à Cologne du matin au soir, 640. — Nord et Orléans. Concessions nouvelles, 645. — Nord, 659. — Saint-Denis à Creil. Décret, 667. — Convention entre le Ministre de l'agriculture et la Compagnie du Nord, 667. — Nord, 709, 849. — Assemblée générale extraordinaire du 29 octobre 1853, 833. — Bases du cahier des charges, 918.

**Norwégiens** (chemins de fer). — Ouverture du chemin de fer de Norwége, 601.

**Orléans** et ses prolongements (chemin de fer de Paris à). — Projet de fusion entre les Compagnies d'Orléans, de Paris à Lyon et de Paris à la Méditerranée, 3. — Chemin de fer de Lyon, d'Orléans et de la Méditerranée, 18. — Paris à Orléans. Travaux du chemin de Poitiers à la Rochelle et Rochefort, 58. — Chemin d'Orléans. Annonce du résultat du tirage du 31 janvier, 89, 211. — Assemblée du 31 mars 1853, 228. — Rapport présenté à l'assemblée générale des actionnaires du 31 mars 1853, par le Conseil d'administration, 266. — Recettes, 305. — Section de Moulins, 344. — Ouverture de la section de Moulins, 419. — Orléans et Paris à Lyon, 465. — Situation des travaux. Epoques d'ouverture, 483. — Chemin de fer d'Orléans, 531, 547. — Ouverture de la ligne de Bordeaux, 577. — Service du chemin d'Orléans, 578. — Prolongement de Poitiers sur la Rochelle et Rochefort, 578. — Différence entre le transport antique et celui de nos jours, 597. — Lettre, 597. — Nord et Orléans. Concessions nouvelles, 645. — Ouverture de la section de Moulins à Varennes, 691. — Paris à Orléans, 724, 737. — Chemins de fer d'Orléans, du Midi et du Grand-Central. Rachat du pont de Bordeaux, 738. — Accident, 740. Orléans à Epernay, 740. — Lyon et Orléans. Revenus probables, 786. — Arrêt de renvoi, 835. — Nouvelle organisation du service, 835. — Etat des études de l'embranchement de Rochefort, 851. — Travaux de l'embranchement de la Rochelle, 887. — Pose de rails, 901. — Arrêt du Tribunal. Section de la Rochelle, 964.

**Ormes à Provins** (Les). — Chemin de fer de Provins aux Ormes, 787. — Provins aux Ormes (statuts), 791. — Importance nouvelle de la ligne, 851.

**Orsay** (chemin de fer de Paris à). — Chemin de fer de Paris à Sceaux. Communication, 328. — Chemin de Sceaux à Orsay, 378. — Chemin de fer de Paris à Sceaux. Projet de loi. Décret du 30 avril, 405. — Chemin de Bourg-la-Reine à Orsay. Cahier des charges pour la concession, 441. — Chemin de fer d'Orsay, 786.

**Ouest** (chemin de fer de l'). — De la fusion des chemins de l'Ouest et de la Normandie, 3. — De la fusion des chemins de l'Ouest et de la Normandie. Capital en actions. Capital en obli-

Digitized by Google

gations, 35. — Fusion des chemins de la Normandie et de l'Ouest, 82. — Chemin de fer de l'Ouest. Décret du 1er février, 83. — De la fusion de l'Ouest et de la Normandie, 97. — De la fusion de Normandie et de l'Ouest, 117. — De la fusion des chemins de la Normandie et de l'Ouest, 129. — Chemin de fer de l'Ouest. Assemblée générale du 25 février 1853, 130. — Chemin de l'Ouest. Permission d'un emprunt réservé aux actionnaires des quatre Compagnies de la fusion, 547. — Souscription à l'emprunt, 579. — Ouest. Emprunt. Répartition entre les Compagnies de la fusion normande, 594. — La fusion normande, 694, 708. — Disposition du Conseil d'administration en faveur des ouvriers, 966.

**Piémontais** (Chemin de fer). — Ouverture de la ligne de Turin à Gênes. Machine pour le percement du Mont-Cenis, 918.

**Poitiers à la Rochelle et Rochefort** (chemin de fer de). — Poitiers à la Rochelle et Rochefort, 723.

**Prussiens** (chemins de fer). — Chemins de fer prussiens, 450. — Société anonyme prussienne pour l'exploitation des minerais de cuivre, 568.

**Saint-Rambert à Grenoble** (chemin de fer de). — Projet de loi relatif à l'exécution du chemin de Saint-Rambert à Grenoble. Décret, 103. — Saint-Rambert à Grenoble, 450. — Rapport, 457, 485, 645. — Cahier des charges, 674. — Notice, 919.

**Reims à Charleville** (chemin de fer de). — Chemin de fer des Ardennes Reims à Mézières et Charleville, avec embranchement sur Sédan, et chemin de fer de Creil à Beauvais, 595. — Concession de Reims à Mézières. Décret du 20 juillet, 600.

**Rhône et Loire** (chemin de fer de jonction de). — Chemins de jonction de Rhône et Loire, 51. — Fusion des chemins de fer de Rhône et Loire, 417. — Chemins de Rhône et Loire, 450. — Chemin de Rhône et Loire. Extrait du cahier, 452. — Chemin de Rhône et Loire. Rapport au nom de la Commission, 453. — Rhône et Loire. Compte rendu du 26 mai, 470. — Rhône et Loire, 485. — Cahier des charges de jonction de Rhône et Loire, 671. — Chemins de jonction de Rhône et Loire. Cahier des charges (suite) 691. — Convention entre le Ministre des travaux publics et la Société des chemins de fer de jonction de Rhône et Loire, 672. — Rhône et Loire. Tracé entre Andezieux et Roanne, 744. — Fusion du Central et Rhône et Loire, 786. — Fusion avec le Grand Central. Liquidation de Rhône et Loire, 962.

**Rouen à Dieppe** (chemin de fer de). — Chemin de Dieppe assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 29 avril 1853, 338.

**Rouen au Havre** (chemin de fer de). — Chemin de Rouen au Havre. Acceptation des conditions proposées, 162. — Chemin de fer de Rouen au Havre. Lettre adressée par le conseil aux actionnaires, 179. — Chemin de fer de Rouen au Havre. Compte rendu de l'assemblée générale du 31 mars 1853, 229. — Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre. Rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 31 mars 1853, 233. — Compagnie de Paris au Havre. Comparaison des recettes, 235. — Rouen au Havre Rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 30 septembre 1853, 777. — Compagnie de Rouen au Havre. Rapport, 789.

**Rouen** (chemin de fer de Paris à). — Chemin de Paris à Rouen Résultat du rapport de M. Thibaudeau, 83. — Chemin de fer de Rouen. Rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 29 janvier 1853, 84. — Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen. Comparaison des recettes et dépenses de l'exploitation pendant les années 1851-1852, 85. — Compagnie du chemin de fer de Paris au Havre. Comparaison des recettes, 235. — Chemin de Rouen. Assemblée semestrielle du 28 juillet, 593. — Compagnie de Paris à Rouen, Rapport du conseil d'administration à l'assemblée générale du 28 juillet 1853, 597. — Chemins de fer de Rouen. Tableau du 1er semestre, 662, 663. — Accident sur le chemin de Rouen, 740. — Rouen au Havre. Compte rendu, 756.

**Rousse** (chemin de fer de la Croix-). — Chemin de la Croix-Rousse, 936.

**Sarde** (chemin de fer). — Philibert-Emmanuel, 281. — Victor-Emmanuel, 419, 549. — Chemin de fer sarde, 552. — Victor-Emmanuel, 884, 901. — Ouverture des chemins de fer de Gênes à Turin, 933.

**Savoie.** — Chemins de fer de la Savoie. Déclaration publiée dans la *Gazette piémontaise*, 56.

**Saint-Germain** (chemin de fer de). — Passy et Auteuil, 36. — Le chemin de fer de Saint-Germain et les docks, 107. — Assemblée du 17 mars remise au 11 avril, 179. — Embranchement de Passy, Auteuil, Neuilly, 211. — Lecture du rapport sur les résultats de l'exercice de 1852, 228. — Compte général au 31 décembre 1852, 247. — Assemblée générale des actionnaires. Séance du mardi 29 mars 1853. Rapport de M. Emile Pereire, 260. — Assemblée extraordinaire du 5 avril 1853, 289. — Gare de la rue Saint-Lazare, 579. — Le chemin de fer d'Auteuil, le chemin de Saint-Germain et le boulevard Malesherbes, 692. — Décret, 739. — Circulation et recettes, 779. — Reconstruction du pont d'Asnières, 946. — Détail du pont d'Asnières, 967.

**Strasbourg** (chemin de fer de Paris à). — De l'embranchement de Reims sur la ligne de Paris à Strasbourg, 38. — Recettes, 179. — Nord et Strasbourg. Accord, 282. — Détail du materiel, 337, 346. — Compte rendu, 348. — Ligne de Paris à Mulhouse, 419, 466. — Progrès, 517, 579. — Négociations, 593. — Complément du groupe de l'Est, 620, 642, 709. — Assemblée générale du 28 septembre 1853. Rapport du Conseil, 773, 817. — Bâle à Strasbourg, 818, 834. — Chemin de fer de Nancy à Gray. Arrêté du 8 novembre, 867. — Travaux des embranchements, 886. — Valeur comparée des actions de Strasbourg anciennes et nouvelles, 931. Cote des actions, 947. — Changements aux statuts. — Emission des actions nouvelles, 963.

**Strasbourg à Bâle** (chemin de fer de). — Assemblée générale du 31 mars, 232. — Rapport du Conseil d'administration sur l'exercice 1852, 240. — Décret du 15 avril 1853, 325. — Strasbourg à Bâle, 615. — Décret, 670. — Dijon à Belfort et Strasbourg à Bâle, 691. — Conditions du rachat des actions de Strasbourg à Bâle et de Dijon à Belfort, 723. — Strasbourg, 754. — Compte rendu de l'assemblée générale, 754. — Bâle à Strasbourg, 818. — Fusion avec Paris-Strasbourg, 884. — Bénéfices à réaliser, 914. — De la fusion, 829. — Conditions du rachat des — actions par la Compagnie de Paris à Strasbourg, 963.

**Suisses** (chemins de fer). — Central suisse, 8, 597. — Suisse, 603. — Chemin du Valais, 640. — Central suisse. Rapport du 29 septembre, 869.

**Tours au Mans** (chemin de fer de). — Chemin de Tours au Mans, 258. — Décret relatif à la concession des chemins de fer de Tours au Mans et de Nantes à Saint-Nazaire, 668. — Convention relative à la concession des chemins de fer de Tours au Mans et de Nantes à Saint-Nazaire, 668.

**Versailles** (R. g.) (chemin de fer de). Accident, 472. — Nouvel incident, 580. — Rapport du Conseil d'administration. Assemblée générale du 8 juillet 1853, 581. — Versailles (r. g.), 630.

**Vincennes et Saint-Maur** (chemin de fer de Paris à). — Enquête du Ministre des Travaux publics, 20. — Concession à la Compagnie de Strasbourg, 665.

**Commission officielle des chemins de fer.** — Commission consultative des chemins de fer. Sa constitution, 38. — Rapport de la commission de Rhône et Loire, 453.

**Compagnies de chemins de fer.** — Compagnie de Lyon à la Méditerranée. Emprunt de 30 millions de la Compagnie d'Avignon à Marseille, 14. — Réunion des Compagnies des chemins de fer, 34. — Compagnie du chemin de Paris à Rouen. Comparaison des recettes et dépenses pendant les années 1851-52, 85. — Compagnies des chemins de fer et leurs actionnaires, 228.

**Comptes rendus.** — Compte rendu de la Banque de France en 1852, 98. — Compte rendu du 25 février, 130. — Compte rendu du 20 décembre, 151. — Mulhouse à Thann, 163. — Saint-Etienne à Lyon. Compte rendu, 166. — Saint-Etienne à Lyon, 168. — Assemblée du 31 mars, 228. — Rouen au Havre, 31 mai, 229. — Andrezieux à Roanne, 30 mars, 229. — Assemblée générale du 31 mars, 232. — Loire, 30 mars, 232. — Roanne, 278. — Saint-Germain, 289. — Dijon à Besançon, 325. — Montereau, 338. — Services maritimes et messageries, 466. — Strasbourg, 754. — Dijon, 755. — Saint-Dizier à Gray, 755. — Montereau, 756. — Rouen au Havre, 756. — Compte rendu aux actionnaires des établissements Cavé, 764.

**Comptoir national d'Escompte.** — Procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire du 22 janvier 1853, 100. — Deuxième et dernier avis, 107. — Procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire du 22 janvier 1853, 118. — Services rendus. Extension. Prorogation. Privilége, 226. — Services rendus, etc., 292. — Comptoir national d'escompte de Paris, 568.

**Concessions.** — Chemin Grand Central. Concession de 99 ans, 257. — Concession du chemin de fer Grand-Central, 321. — Chemin de Sceaux à Orsay. Concession. Expérimentation des wagons articulés, 378. — Concession des chutes d'eau sur le canal latéral de la Garonne, 483. — Concession du chemin de Reims à Mézières. Décret du 20 juillet, 600. — Nord et Orléans. Concessions nouvelles, 615. — Les nouvelles concessions, 658. — Concession du chemin de fer du Brésil, 660. — Concession du Paris à Mulhouse, 665. — Concession de La Roche à Auxerre, 666 et 669. — Concession de Tours au Mans et de Nantes à Saint-Nazaire, 668. — Concession de Besançon à Belfort, 669.

Digitized by Google

veau générateur pour les machines à vapeur. M. Belleville, 197. — Machines à air, 197. — Lampes colorées sur les chemins de fer anglais, 213. — Combustibles minéraux, 296. — Personnel employé sur les chemins de fer anglais, 296. — Résistance des matériaux de construction, 486, 518 — Extraction des roches calcaires par les mines acidées d'après le procédé de l'ingénieur Courbebaine. Application à l'ouverture des tranchées de chemin de fer, 602. — Résistance des plaques vissées, 726. — La machine calorique, 804. — Des contrepoids appliqués aux locomotives, 823. — Nouvelle invention pour prévenir les accidents sur les chemins de fer, 935.

**Phœnix.** — Société métallurgique anonyme. 919. — Société métallurgique prussienne, 934.

**Port maritime.** — Travaux du port de Marseille, 742.

**Projets de chemins de fer en France.** — Fusion entre les Compagnies d'Orléans, de Paris à Lyon, et de Paris à la Méditerranée, 3. — De Corbeil à Nevers, 36. — Loi relative aux chemins de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, 303. — Chemins de fer, 322. — Projet de réseau pyrénéen, 531. — Entre Meaux et Soissons, 628. — Sur les quais de Paris, 648. — Dans les rues, 93. — Fusion de Dijon et Bâle, 708. — De l'Aude, 714. — De la place de la Concorde à Passy, 794. — D'Aix à Nice. L'Union, 869.

**Rails.** — Partie technique. Résistance comparée des rails, 9. — Partie technique. Résistance comparée des rails. (Suite.) Résultat des expériences, 25. — Partie technique. Résistance comparée des rails. (Fin.) Pressions latérales, 41. — Attache des rails au moyen de plaques vissées, 679. — Résistance par plaques vissées, 726.

**Rapports législatifs.** — Rapport de M. Troplong sur la constitution, 2. — Chemin de fer Grand-Central. Rapport à l'Empereur, 323 — Lyon à la frontière de Genève. Rapport à l'Empereur, 378.

**Rapports ministériels.** — Ecole impériale des mines. Rapport à M. le Ministre des travaux publics, 201. — Chemin de Lyon à la frontière de Genève. Rapport à l'Empereur, 78.

**Recettes.** — Recettes des chemins de fer, 11 — Recettes comparées des chemins français en 1850, 1851, 1852, 49. — Janvier, 115. — Tableau, 153, 156. — Recettes, 171. — Strasbourg. Recettes, 179. — Janvier et février, 184. — Recettes, 203, 219, 252, 283, 313, 332, 345, 364, 396, 412, 443. — Progrès des recettes des chemins de fer, 449, 461, 476, 493, 508, 540, 555 — Recettes comparées des chemins de fer pendant le 1er semestre de 1851, 1852, 1853 — 562, 572, 589, 605, 620, 653, 683, 702, 714. — Tableau, 729, 746. — Recettes des chemins de fer, 764, 780, 796, 812, 827, 844, 877. — Recettes du 12 au 19, 892, 956.

**Recettes hebdomadaires.** — Recettes des chemins de fer, 11. — Recettes comparées en 1850, 1851, 1852, 49. — Recettes de janvier, 115. — Tableau, 153. — Recettes des chemins de fer, 156, 171. — Chemin de Strasbourg. Semaine, 179. — Recettes des chemins de fer, 203, 219. — Semaine, 515. — Progrès des recettes des chemins, 516. — Semaine, 531. Résumé, 547, 562, 579, 595, 608, 625, 627, 645. — Semaine, 658, 691, 709. — Anvers à Gand. Relevé comparatif, 729. Tableau, 730. — Semaine, 739, 756, 780, 787, 804, 835. — Résumé, 851. — Du 9 au 12, 868. — Du 12 au 19, 885. — Du 2 novembre au 3 décembre, 899, 933. — Résumé, 947. — Résumé du 31 décembre, 964.

**Rectifications.** — Rectifications. Actions. Obligations, 567. — Rectification, 587.

**Revenus probables des chemins de fer.** — Revenus en 1853, 67. — Lyon et Orléans. 786. — Pour 1853, 714.

**Revue métallurgique.** — Revue métallurgique dans quelques départements de la France, 39. — Fabrication de la fonte et du fer dans le Zollverein, 503, 522. — Usines métallurgiques de Septemes, 763.

**Service des Chemins de fer.** — Service des chemins de fer, 12, 204, 218, 284, 444, 477, 556, 734.

**Situation et avenir des chemins de fer.** — Recettes comparées des chemins de fer français en 1850-51-52, 49. — Chemin de Blesmes à Saint-Dizier à Gray. Situation financière de la Compagnie au 31 décembre 1852, 423. — Situation des valeurs des chemins de fer, 560.

**Société royale de la canalisation de l'Ebre** — Décret de canalisation, 22. — Compagnie de l'Ebre, 107.

**Société de la Grand'Combe et des Chemins de fer du Gard.** — Rapport du conseil de gérance à l'assemblée générale extraordinaire du 10 octobre 1852 (suite), 5. — Rapport à l'assemblée du 9 octobre 1853, 855.

**Situation financière.** — Du cours de la rente et des actions de chemins de fer, 33. — La banque d'Angleterre, la banque de France, les achats de grains et le cours des changes, 67. — Les actions de chemins de fer en 1853, 80. — Résultats de l'élévation du taux de l'intérêt par la banque d'Angleterre. Prix des grains, 82. — Situation des finances publiques de la France. 97. — Des actions de chemins de fer en 1853, 113. — L'empire c'est la paix, 183. — Question d'Orient, 344, 497. — Avantages de la concentration des chemins de fer, 497. — Influence des chemins de fer sur la richesse publique, 514. — La politique et les affaires, 481, 529. — Revenus publics, 562, 577, 609, 625, 626. — Assainissement et amélioration agricole de la Sologne, 648. — Ecole supérieure du commerce, 661. — Relevé comparatif des valeurs des titres des chemins de fer aux 1er juillet 1852 et 1853, 698. — De l'augmentation du taux de l'escompte en Angleterre, et de ses conséquences en France, 706, 721. — Société impériale d'horticulture, 729, 753. — Augmentation du taux de l'escompte à Londres, 722, 753. — Augmentation du taux de l'escompte par la banque de France, 769, 833. — Situation de la question d'Orient, 849. — Du 19 novembre, 865. — Du 26 novembre, 881. — Du 2 décembre, 898. — Du 9 décembre, 913. — Du 17 décembre, 929. — Du 24 decembre, 945. — 31 décembre, 961.

**Sous-Comptoir des Chemins de fer.** — Sous-comptoir, 693. — Rapport à l'assemblée générale des actionnaires. 697. — Fin du rapport, 711.

**Statuts.** — Décret approuvant les statuts modifiés du chemin d'Orléans, 788. — Décret approuvant les statuts de la Compagnie de Provins aux Ormes, 788. — Provins aux Ormes. Statuts, 791. — Chemin de Ceinture. Projet de statuts, 949. — Paris à Strasbourg. Changement aux statuts, 963.

**Télégraphe électrique.** — Sur un rapport de M. Coutin, 8. — Inauguration de Savoie à Turin, 74. — Service télégraphique. Taxe des dépêches, 108. — Décret impérial portant ratification et promulgation de la convention provisoire pour la correspondance télégraphique entre la France et la Suisse, 198. — Télégraphie électrique internationale, 344. — Télégraphie privée, 485. — Communications télégraphiques sous-marines entre l'Angleterre, la Hollande et le Danemark, 486. — Télégraphie privée, 523. — Loi du 24 mai, 538. — Télégraphe privé. Tarif, 538. — Convention, 552.

**Tarifs.** — Exploitation des chemins de fer. *La Presse* et l'unité des tarifs, 737.

**Transports.** — Transport des grains par des chemins de fer, 710. — Les chemins de fer et la navigation. Transport des céréales, 739. — Du transport des céréales par chemins de fer, 722. — Importation des minerais, 724. — Exploitation des chemins de fer. Transport des grains. Unité des tarifs, 772.

**Transit et service international par chemins de fer.** — Règlement du 25 janvier entre les Pays-Bas et la France, 72. — Service international. Règlement, 89.

**Travaux des Chemins de fer.** — Travaux des chemins de fer de la Méditerranée, 200. — Travaux du chemin du Centre, 201. — Chemin de fer du Midi. Situation des travaux, 482. — Chemin de fer d'Orléans et prolongements. Situation des travaux, 483. — Travaux du chemin de fer de Caen, 741. — Strasbourg. Travaux des embranchements, 886. — Orléans. Travaux de l'embranchement de la Rochelle, 887. — Situation des travaux de Dôle à Salins, 887.

**Travaux publics.** — Travaux des Halles centrales, 499.

**Trésor public.** — Situation du Trésor public. Rapport à l'Empereur, 99.

**Tribunaux.** — Détournement de 30,000 fr. à l'administration des chemin de fer de Rouen et du Havre, 39. — Tribunal civil du Havre. Audience du 1er février. Ville du Havre. Chemin de fer. Action. Garantie, 118. — Tribunal de commerce de la Seine. Les Messageries impériales et générales contre la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, 136. — Tribunal civil de la Seine. Audience du 16 février. Chemin de fer, 214. — Tribunal correctionnel de Nimes. 30 juin. Accident sur Nimes à Beaucaire, 601.

**Versements.** — Les versements en 1852 et 1853, 113. — Versements à faire du 1er mars au 31 décembre 1853, 115. — Ensemble des versements, 179.

**Vieille-Montagne.** — Mines de zinc, 554.

IMPRIMERIE CENTRALE DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

Digitized by Google

N° 696. 13e ANNÉE. — N° 1. SAMEDI, 7 JANVIER 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

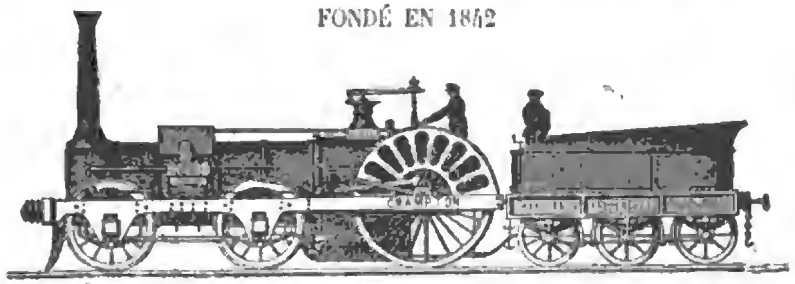
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
**85, *Rue Richelieu***

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris,. ..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements .... | 13 » | 24 » |
| Etranger ..... | 16 » | 30 » |

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### AVIS AUX ABONNÉS.

MM. les Abonnés dont l'abonnement est expiré au 31 décembre sont priés, dans le but d'éviter des retards ou des difficultés dans le service, de faire connaître le plus tôt possible leur intention de renouveler, cette échéance étant la plus considérable de l'année.

Tout abonné pour un an au *Journal des chemins de fer* a droit, comme prime, à faire prendre dans nos bureaux, et sur la présentation de sa quittance, une magnifique carte coloriée des chemins de fer de l'Europe centrale.

### SOMMAIRE

Situation, 1. — Société du Crédit mobilier, 2. — Le personnel des chemins de fer, 2. — Chemin de fer de Strasbourg, 3. — Chemin de fer du Nord, 3. — Chemin de fer de Paris à Lyon, 3. — Chemin de fer de l'Ouest, 3. — Résumé des recettes de la semaine, 3. — Avis aux actionnaires, 4. — Actes officiels : Chemin de fer Grand-Central. Décret. Convention. Cahier des charges, 5 et 6. — Crédit foncier de France, Rapport du Conseil d'administration, 6.—Freins à air comprimé, 8. — Forges, 9. Chemins étrangers, 10. — Faits divers, 10. — Correspondance, 10. — Caisse et Journal des chemins de fer. Avis, 10. — Recettes, 11. — Annonces, 12. 13, 14. — Chronique de la Bourse, 15. — Bourse, 16.

### Caisse et *Journal des chemins de fer*.

MM. les Actionnaires de la *Caisse et du Journal des chemins de fer* sont prévenus que le coupon d'intérêt du premier semestre, montant à 10 fr. par action, est payable, depuis le 2 janvier 1854, dans les bureaux de la Société, 85, rue Richelieu.

Le dividende sera annoncé aussitôt après sa fixation par le Conseil de surveillance. Il est payable le 1er avril 1854.

### Situation.

La nouvelle année a débuté par une forte baisse sur toutes les valeurs.

Vendredi, 30 décembre 1853, le 3 0/0 fermait à 73 80; l'Orléans, à 1167 50; le Nord, à 872 50; le Strasbourg, à 810; le Lyon, à 907 50; le Saint-Germain, à 820; le Crédit mobilier, à 735.

Hier jeudi, 5 janvier 1854, le 3 0/0 fermait à 71 40; l'Orléans, à 1,130; le Nord, à 825; le Strasbourg, à 772 50; le Lyon à 870; le Saint-Germain, à 740; le Crédit mobilier, à 678 75.

Ce qui représente une baisse de 2 fr. 40 c. sur le 3 0/0; de 37 50 sur l'Orléans; de 47 50 sur le Nord; de 37 50 sur le Strasbourg; de 37 50 sur le Lyon; de 80 fr. sur le Saint-Germain; de 56 25 sur le Crédit mobilier.

Des prévisions plus encore que des faits accomplis ont déterminé ce mouvement. D'un côté, la France et l'Angleterre paraissent avoir atteint la limite des concessions qu'elles peuvent faire honorablement au désir de maintenir la paix; d'un autre côté, les préparatifs considérables faits par la Russie, et dont on peut voir le détail dans la *Patrie* de vendredi, semblent indiquer, de la part de la Russie, l'intention de passer le Danube. Tout cela réuni a pu faire conclure à l'imminence de la guerre.

Quand on examine les probabilités d'un fait futur, l'élément normal de l'examen, c'est la raison. On ne fait pas entrer la folie dans le calcul. On a tort. La folie est un ingrédient qui se glisse toujours à certaine dose dans les déterminations humaines.

Si la guerre éclate par l'obstination de l'empereur Nicolas, c'est incontestablement la folie qui aura amené ce beau résultat. Et quand on songe que c'est au nom du christianisme et de la civilisation qu'un souverain qui se prétend orthodoxe et conservateur par excellence, viendrait accomplir cet acte de païen et de barbare, on reste abasourdi, et l'on a besoin de la réalisation du fait pour y croire. Nous avons foi encore, nous l'avouons, dans l'autorité de la raison, et nous ne pouvons admettre que l'Europe, en pleine civilisation, en plein développement industriel, permette à la Guerre de venir troubler la Civilisation et l'Industrie. Assurément, la diplomatie ne nous a pas dit son dernier mot, et les détenteurs de titres comme les capitalistes feront bien de se tenir en garde contre les brusques revirements de la politique. S'il ne faut plus, aujourd'hui, avoir une confiance absolue dans l'avenir, il faut encore moins s'abandonner aux entraînements de la panique.

Les mouvements exagérés de baisse sont d'ailleurs pour les capitaux sérieux des occasions de placements magnifiques et qu'on ne retrouve pas en temps ordinaire. Ainsi, en calculant sur les revenus probables de l'année 1853, on trouve que les quatre principales lignes donnent au cours actuel les revenus suivants :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Orléans | environ.... | 6 » | 0/0 |
| Nord | » .... | 6 1/2 | » |
| Strasbourg | » .... | 7 1/2 | » |
| Lyon | » .... | 7 1/2 | » |

Et ces placements si productifs sont en même temps les plus solides, car ils participent des avantages de la propriété foncière. Quelques-uns offrent même la garantie par l'Etat d'un minimum de revenu.

Digitized by Google

Ils cumulent donc la sûreté et les bénéfices des placements hypothécaires et des placements sur l'État. Ils présentent, de plus, les facilités des valeurs mobilières de premier ordre. Ils ont un marché considérable, et la Banque prête sur dépôt de leurs titres à un taux modéré. Ce sont bien là des valeurs hors ligne et qu'on ne saurait trop recommander à l'attention des pères de famille.

F. Solar.

## Société du Crédit mobilier.

Il y a bientôt dix mois que les actions du Crédit mobilier se négociaient au cours de 930 fr., et que la Société annonçait l'émission des obligations qu'aux termes de ses statuts elle est autorisée à créer. A cette époque, il nous parut qu'il était utile à l'institution du Crédit mobilier que la Société, au lieu d'émettre des obligations, complétât son capital; nous disions que des actions versées à 250 fr. seulement, encore nominatives, jouissant d'une prime de 430 fr., étaient un danger pour la place et pour la Société elle-même : pour la place, parce qu'elles facilitaient trop la spéculation; pour la Société du Crédit mobilier, parce que servir avec 250 fr. un intérêt et un dividende raisonnables sur le capital et sur la prime de 430 fr., c'était exposer et obliger la Société à forcer ses affaires.

Heureusement pour la place et pour la Société du Crédit mobilier, nos craintes ne se sont pas réalisées; les actions de cette Société, quoiqu'elles aient été jusqu'au 1er janvier nominatives et que la libération entière ne date que du 31 décembre dernier, n'ont pas cessé de jouir de la faveur publique.

La Société du Crédit mobilier ne nous offre donc plus rien qui soit de nature à motiver nos critiques, et nous pouvons nous expliquer sur cette valeur avec la même franchise que nous le faisons sur les actions de chemins de fer.

Aux termes des statuts de la Société du Crédit mobilier, un inventaire a dû être dressé au 31 décembre, et le bénéfice réalisé a pu être constaté. Les uns disent que, par suite, le dividende sera de 25 fr.; d'autres prétendent qu'il atteindra 28 à 30 fr. Nous ne croyons pas qu'il s'éloignera de ces chiffres, sans, toutefois, en affirmer aucun. Mais pour apprécier sainement l'avenir de cette institution, comparativement à l'année qui vient de finir, il faut considérer que, pour 1853, la moyenne des versements a été de 300 fr. pour l'année; que, sur ce versement de 300 fr., il a été d'abord payé l'intérêt à 5 0/0, soit 15 fr. par action, et qu'en ajoutant cette somme au dividende, qu'on estime en moyenne à 28 fr., le revenu de l'année s'élève à 43 fr. par action, soit 14 0/0 sur le versement effectif de 300 fr.

Ce résultat, que nous trouvons très-brillant, ne satisfera pas les actionnaires exigeants qui ont cru aux espérances chimériques que des gens intéressés ont essayé d'accréditer; il ne satisfera pas non plus les actionnaires qui se figurent qu'il est facile de faire mouvoir les capitaux considérables dont la Société a disposé; mais nous, qui connaissons la difficulté de l'œuvre entreprise par la Société du Crédit mobilier, nous applaudissons entièrement aux résultats obtenus pour l'année 1853.

Indépendamment de la difficulté que présente l'emploi des capitaux immenses que la Société du Crédit mobilier a à sa disposition, il y a une considération que nous ne saurions trop recommander à l'attention de nos lecteurs, c'est que la Société du Crédit mobilier a commencé à fonctionner en novembre et décembre 1852, et qu'à cette époque les actions du Nord étaient à 900 fr.; que les actions de Lyon étaient à 950 fr.; que celles d'Orléans étaient au-dessus de 1,100 fr., et enfin celles de Strasbourg à près de 900 fr.; que, par conséquent, la Société du Crédit mobilier a dû, à l'origine de ses opérations, faire des achats à des prix très-élevés, et qu'il a fallu une grande sagesse, beaucoup de prévoyance, pour avoir obtenu les résultats que nous avons déjà signalés.

Pour l'année 1854, la tâche de la Société du Crédit mobilier sera moins difficile; d'abord la libération de ses actions, en complétant son capital, consolide l'institution, développe et asseoit son crédit, et lui permettra d'émettre avec succès ses obligations dès que la situation politique se sera éclaircie et que la question des subsistances sera définitivement résolue.

Ensuite, les bonnes valeurs des chemins de fer, malgré l'accroissement considérable des recettes et des revenus, sont en ce moment à des prix généralement inférieurs à ceux de novembre et de décembre 1852, époque où les opérations du Crédit mobilier ont commencé; dès lors les chances de hausse sont beaucoup plus considérables, et par suite les chances de bénéfices par la Société du Crédit mobilier beaucoup plus belles; enfin, les actions du Crédit mobilier, au cours de 675 fr., entièrement libérées, ne représentant qu'une prime de 175 fr. pour un versement effectif de 500 fr., la Société n'a pas de grands efforts à faire pour obtenir un résultat satisfaisant; il suffira même qu'elle procure à ses actionnaires, pour 1854, un revenu proportionnel à celui de 1853, pour que la fortune de la Société soit assurée et son crédit immense; en effet, ainsi que nous l'avons fait remarquer plus haut, le revenu de 43 fr. pour 1853 est relatif à un versement effectif et moyen de 300 fr. pour l'année; or, ce bénéfice représente 14 0/0. En appliquant cette même proportion à l'année 1854, on trouve, pour un versement de 500 fr., un revenu de 70 fr. par action; et, si l'année 1854 produisait un résultat semblable, nous en féliciterions en même temps les administrateurs du Crédit mobilier et ses actionnaires.

Un revenu de 14 0/0 est, en effet, très-beau, et ne peut être obtenu qu'à force de prudence et d'habileté par une institution qui n'a pas à songer seulement à ses propres bénéfices, mais qui doit aussi se préoccuper de la position de la place, et lui venir en aide dans les moments difficiles.

J. Mirès.

## Le Personnel des Chemins de fer.

Les chemins de fer ont eu cette semaine leur campagne de Russie. L'accumulation des neiges, particulièrement sur les lignes du Nord et de l'Est, a nécessité l'intervention des régiments de ligne pour déblayer la voie. On peut juger par ce seul fait des difficultés et des périls du service pour les malheureux employés des Compagnies. Les combats pacifiques de l'industrie ont aussi leurs blessés. La Compagnie du Nord compte en ce moment quinze mécaniciens ou conducteurs hors d'état de sortir de leur lit. Plusieurs employés ont eu les pieds et les mains gelés.

Malgré des difficultés immenses, le service des chemins de fer n'a pas été interrompu. La télégraphie électrique elle-même a fait défaut : les communications électriques ont été suspendues. L'agent matériel a été vaincu; l'homme seul a résisté, et le service des voies ferrées, s'il a éprouvé des retards, n'a pas été tout-à-fait interrompu.

Qu'on se figure dans ces nuits terribles où le froid sévit, où l'immobilité a pour conséquence presque immédiate la congélation du sang, qu'on se figure la situation des mécaniciens, des cantonniers, des gardes-freins, des aiguilleurs, obligés de conserver tout leur sang-froid, toute leur attention sous peine d'une détention longue et sévère en cas d'accident, et ces hommes devenus le théâtre d'une lutte entre le devoir et la faiblesse physique.

En vérité, nous ne trouvons pas plus de bravoure dans la sentinelle avancée en face de l'ennemi, que dans ce pauvre et obscur cantonnier qui attend seul, silencieusement et dans la nuit, sous les piqûres d'un froid aigu, le passage d'un convoi. Il n'est guère mieux payé que le soldat et il a de moins l'excitant de la gloire militaire. S'il n'a pas succombé, on lui dira tout simplement qu'il a fait son devoir, et il continuera, satisfait, son humble et utile mission.

N'est-il pas étrange que le sentiment public exaspéré par des événements, déplorables assurément, mais où la fatalité a eu plus de part que l'imprudence; n'est-il pas étrange, disons-nous, que le sentiment public soit hostile à ce corps si dévoué, si intelligent, si héroïque des employés des chemins de fer! N'en doutons pas, avec la réflexion, le public entourera bientôt de sa sympathie et peut-être de son admiration ces hommes qui font journellement le sacrifice de leur vie dans l'intérêt de tous, et qui sont la véritable sauve-garde des voyageurs.

F. Solar.

Digitized by Google

### Chemin de fer de Strasbourg.

*Émission des Actions de Mulhouse.*

On a répandu le bruit que la Compagnie de Strasbourg ferait un second appel de 100 fr. sur les actions nouvelles dites de Mulhouse, aussitôt que ces actions seront négociées au parquet. On a prétendu, en outre, que le Conseil d'Etat exigeait cet appel comme il l'a quelquefois exigé d'autres compagnies dans des circonstances analogues.

Il n'y a rien de vrai ni de fondé dans tous ces bruits, que nous sommes autorisés à démentir.

La Compagnie de Strasbourg attend d'une heure à l'autre l'homologation des modifications à ses statuts, dans lesquels il ne se trouve aucune disposition qui puisse l'obliger à faire un nouvel appel.

Or, ce qui n'est pas une obligation pour elle n'est nullement dans son intention. On peut donc assurer que cet appel n'aura pas lieu.

AD. BLAISE (des Vosges)

*P. S.* Nous recevons en ce moment la nouvelle que les changements aux statuts viennent d'être approuvés sans modification.

### Chemin de fer du Nord.

Par délibération de l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Nord, en date du 3 avril 1852, le Conseil d'administration de la Compagnie a été autorisé à émettre des obligations correspondant à un emprunt de 50 millions.

Le Conseil n'ayant usé de cette autorisation que pour la moitié du crédit ouvert, vient d'annoncer l'émission du surplus de l'emprunt. Voici la note émanant de la Compagnie :

*Chemin de fer du Nord.* — MM. les actionnaires sont prévenus qu'en conformité de l'autorisation donnée au Conseil d'administration par l'assemblée générale, dans la séance du 3 avril 1852, une souscription est ouverte, à compter de ce jour, à la caisse de la Société, place Roubaix, pour l'émission de 75,000 nouvelles obligations de 500 fr. chacune, portant 15 fr. d'intérêt, jouissance du 1er janvier 1854, et remboursables à 500 fr. au moyen de 73 annuités. — Ces obligations seront en tout semblables à celles qui ont été émises précédemment, et devront être toutes amorties à la même époque.

L'émission sera faite au prix de 335 fr., dont 135 fr. payables comptant. Le surplus sera versé comme suit :

100 fr. le 1er juillet 1854.
100 fr. le 1er janvier 1855.

Les souscripteurs auront la faculté de payer par anticipation l'ensemble des termes restant à échoir : il leur sera bonifié, dans ce cas, un escompte de 3 0/0 l'an.

MM. les actionnaires du Nord auront la préférence pour cette souscription dans la proportion du nombre d'actions qu'ils possèdent.

La souscription sera fermée le 26 janvier courant, à quatre heures de relevée.

Les souscripteurs trouveront des demandes au siége de l'administration.—Il leur sera ultérieurement donné connaissance du nombre d'obligations qui leur sera attribué, ainsi que du jour où ils devront faire le premier versement.

En faisant ce versement, ils présenteront leurs actions pour être estampillées.

Sans aucun doute, le crédit dont la Compagnie du Nord est en possession à si juste titre permettra de réaliser l'emprunt annoncé; mais il est peut-être regrettable que l'appel n'ait pas été fait dans un moment plus opportun, avant ou après la crise actuelle.

G. LENOIR.

### Chemin de fer de Paris à Lyon.

On se souvient que la Compagnie de chemin de fer de Paris à Lyon avait à contracter un emprunt au capital de 80 millions. Déjà une portion de cet emprunt, s'élevant à environ 69 millions, a été réalisée depuis bientôt deux ans; c'est le complément de cet emprunt, représentant environ 11 millions, que le Conseil de Lyon émet en ce moment.

Nous pensons que le Conseil ne s'est déterminé à une résolution semblable, dans un moment si peu opportun, que pour reculer le plus possible l'époque d'un appel de fonds sur les actions.

G. LENOIR.

Voici la note publiée par la Compagnie :

*Chemin de fer de Paris à Lyon.*— Le Conseil du chemin de fer de Paris à Lyon a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie qu'en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par l'art. 32 des statuts, il a décidé qu'il serait procédé immédiatement à l'émission de 11,840 obligations de la Compagnie, solde de l'emprunt de 80 millions précédemment émis.

Ces obligations au porteur produisent 50 fr. d'intérêt annuel, payables par semestre, les 1er avril et 1er décembre; elles sont remboursables à 1,250 fr. pendant la période de garantie de l'Etat, c'est-à-dire dans l'espace de cinquante années, à partir de 1856.

Le service de ces obligations est imputable sur les premiers produits nets de l'exploitation; il est en outre assuré au moyen de la garantie de l'Etat, stipulée en l'art. 6 du cahier des charges.

L'émission de ces obligations est faite au prix de 1,050 fr., jouissance du 1er octobre dernier.

Une souscription est ouverte à partir de ce jour à l'administration centrale, rue de Provence, 47, de dix à deux heures.

MM. les actionnaires seront appelés par préférence à souscrire jusqu'au 20 janvier courant.

La répartition se fera entre MM. les actionnaires au prorata de leurs actions et de leurs demandes, sur la présentation de leurs titres.

Les souscripteurs seront tenus de verser en souscrivant :

250 fr. par obligation; le surplus, soit, 800 fr.,
sera payable : 200 fr. le 1er avril 1854,
200 fr. le 1er juin 1854,
200 fr. le 1er août 1854,
200 fr. le 1er octobre 1854.

Avec faculté d'escompte à 4 0/0 l'an, mais seulement pour l'ensemble des termes restant à échoir.

Paris, le 5 janvier 1854.

Le secrétaire général : G. RÉAL.

### Chemin de fer de l'Ouest.

Nous appelons l'attention de nos lecteurs sur le jugement qui vient d'être rendu par le Tribunal de police correctionnelle de Paris, dans l'affaire relative à l'accident survenu sur le chemin de la Rive droite, près Courbevoie. La rupture d'un rail se produit quelquefois dans l'exploitation des chemins de fer, mais il est bien rare qu'elle ait des conséquences fâcheuses pour la sécurité des voyageurs; il a fallu, pour produire l'accident qui a eu lieu, un concours de circonstances que la surveillance de l'administration ne pouvait prévoir. L'opinion publique s'était émue de la fréquence des accidents. La magistrature a compris que si l'intérêt du public exige que tous les faits soient sévèrement appréciés, il y a aussi des limites dans ce qu'on peut exiger des exploitations les plus vigilantes.

G. LENOIR.

Voici le texte de ce jugement :

« Attendu que des éléments de l'instruction, et notamment des débats à l'audience, il résulte pour le Tribunal la preuve que l'accident dont il s'agit est dû à un événement de force majeure et que la science ne pouvait prévoir, à savoir, la rupture d'un rail;

» Attendu que rien n'établit que la mise en circulation de la machine non autorisée encore lors de l'accident, et qui serait actuellement autorisée, non plus que l'état de la voie, ait été la cause de cet accident;

» Attendu dès lors qu'aucun fait à la charge de Phillips et Baude ne peut déterminer à leur égard l'application de la loi;

» Qu'en cet état il n'y a lieu à aucune responsabilité civile;

» Renvoie des fins de la plainte et sans dépens les deux prévenus. »

### Résumé des recettes de la semaine.

Les recettes que nous publions cette semaine se ressentent du mauvais temps et de l'abondance des neiges qui ont interrompu la circulation sur plusieurs points du territoire, et notamment sur les lignes du Nord, de Rouen, du Havre et de Strasbourg.

| *Lignes.* | *Recettes brutes.* | *Augment. s. 1852* | |
|---|---|---|---|
| | | *Totale* | *0/0.* |
| ORLÉANS | 650,504 » | 152,393 | 30.5 |
| NORD | 604,937 » | 16,454 | 2.7 |
| ROUEN | 183,371 » | 3,866 | 8.1 |
| HAVRE | 77,579 » | 7,194 | 10.2 |
| LYON | 356,405 » | 75,766 | 26.9 |
| STRASBOURG | 487,401 » | 46,769 | 10.6 |
| BALE (1re Section) | 51,631 » | 6,593 | 14.6 |
| MÉDITERRANÉE | 104,723 » | 12,838 | 13.9 |
| ST-GERMAIN | 73,007 » | 15,994 | 13.6 |
| | | *Diminution s. 1852* | |
| | | *Totale* | *0/0.* |
| OUEST | 100,169 » | 9,777 | 8.8 |

AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

# AVIS AUX ACTIONNAIRES.

## Opérations courantes.

### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

PARIS A ROUEN. — Assemblée générale le 31 janvier 1854, rue d'Amsterdam, 11, à 3 heures après midi.

Déposer vingt actions pour y assister.

STRASBOURG A BALE. — Assemblée générale le mercredi, 25 janvier 1854, à trois heures après midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour délibérer sur la ratification de la convention de fusion de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg avec Paris à Strasbourg.

Déposer 20 actions pour y assister, rue Richelieu, 62, à Paris, au moins deux jours d'avance.

### APPELS DE FONDS.

ORLÉANS. — Depuis le 1er janvier 1854, quatrième et dernier versement de 100 fr. sur les obligations de l'emprunt de 1852 (réduit à 92 fr. 50 par la déduction de l'intérêt semestriel). A défaut de versement avant le 15 janvier, l'intérêt sera dû à 5 0/0.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE — Deuxième versement de 50 fr. par action du 10 au 25 février 1854. Intérêt à 4 0/0 à partir du 10 février, pour chaque jour de retard. Echange des actions nominatives en actions définitives au porteur, libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 10 février prochain, les actions nominatives ne seront plus transférables.

Le versement ci-dessus et l'échange des titres à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 heures à 3 heures. On paie aussi l'intérêt à 5 0/0, 5 fr. par action, à partir du 1er janvier.

DIEPPE ET FÉCAMP. — Versement de 25 fr. par action du 5 au 20 janvier 1854, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

L'intérêt à 5 0/0 par an est dû pour chaque jour de retard, et sera exigé à partir du 21 janvier 1854.

OUEST. — A partir du 15 janvier 1854, rue Saint-Lazare, 124, troisième versement de 250 f. sur les obligations émises au 26 juillet 1853. L'intérêt à 5 0/0 l'an sera dû depuis le 15 janvier pour chaque jour de retard.

CAEN ET CHERBOURG. — Versement de 150 fr. par action, le 20 février 1854.

A défaut de versement, l'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû pour chaque jour de retard.

OUEST DE LA SUISSE. — Versement du 5e dixième en même temps que l'échange des titres à partir du 15 janvier à Lausanne, chez M. F. Marcel; à Genève, chez MM. Lombard-Odier et Ce, banquiers de la Compagnie; à Paris, chez MM. York et Ce, rue Neuve-des-Mathurins, 110; à Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannon street, soit 50 fr. par action nouvelle, sous déduction de 2 fr. 50 c. pour le semestre d'intérêts échus le 15 novembre dernier, soit 47 fr. 50 c.

Il en sera donné quittance sur l'action définitive.

Le versement du 6e dixième à partir du 15 février en 50 fr. par action.

Pour le 5e dixième, à défaut de versement, l'intérêt sera dû à 5 0/0. Pour le 6e dixième, à partir du 15 février. Les autres versements auront lieu de mois en mois d'après un avis ultérieur.

A partir du 15 janvier 1854, échange des titres provisoires de 250 fr. contre des titres définitifs de 500 fr. au porteur, à raison de deux actions provisoires contre une action définitive libérée de 200 fr.

A partir du 1er février, il sera procédé, soit contre les porteurs, soit contre les souscripteurs primitifs des actions sur lesquelles le paiement des 3e et 4e dixièmes n'aurait pas été fait.

SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER D'ANVERS A ROTTERDAM. — Quatrième versement de 25 fr. au 5 janvier 1854, à Londres, chez Mastermann Péters et Ce; à Bruxelles, chez J.-P. Matthieu et fils; à Paris, chez Martineau, 43, rue de Provence; à Rotterdam, chez Mosès Ezéchiel.

TARRAGONE A REUSS (chemin de fer) — Quatrième et dernier versement de 75 fr., depuis le 1er janvier 1854, chez MM. Destrem, Mallet, Raget et Ce, banquiers de la Société, 15, rue Saint-Fiacre.

Les intérêts à 6 0/0 acquis aux actionnaires seront déduits du versement.

VIEILLE-MONTAGNE. — Dernier versement de 350 fr. du 2 au 10 janvier, de 10 à 3 heures, place Vendôme.

### SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

NORD. — Emission de 75,000 obligations nouvelles de 500 fr., portant 15 fr. d'intérêt, jouissance du 1er janvier 1854, et remboursables à 500 fr., en 73 annuités. L'émission sera faite à 335 francs, dont 135 payables comptant.

Les autres versements se feront comme il suit : 100 fr. le 1er juillet 1854; 100 fr. le 1er janvier 1855. On pourra souscrire par anticipation. Il sera bonifié, dans ce cas, un escompte de 3 0/0 l'an. Les obligations seront données de préférence aux actionnaires du Nord dans la proportion des actions qu'ils possèdent.

LYON. — Emission de 11,840 obligations, solde de l'emprunt de 80 millions précédemment émis, et portant 50 francs d'intérêts, payables le 1er avril et le 1er octobre.

Le remboursement aura lieu en 50 années, à 1,250 fr., à partir de 1856.

L'émission aura lieu jusqu'au 20 janvier, à 1,050 fr., jouissance du 1er octobre 1853. On verse 250 fr. de suite. 800 francs seront versés ainsi qu'il suit : 200 fr. le 1er avril 1854; 200 fr. le 1er juin 1854; 200 fr. le 1er août 1851; 200 fr. le 1er octobre 1854, avec faculté d'escompte à 4 0/0 l'an.

### PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

CAISSE ET JOURNAL DES CHEMINS DE FER. — Depuis le 2 janvier 1854, paiement du 1er coupon d'intérêt (10 fr. par action) dans les bureaux de la Société, rue Richelieu, 85.

ORLÉANS. — Premier et deuxième emprunts. Depuis le 2 janvier 1854, paiement des intérêts semestriels, 25 fr. par obligation, rue Drouot, 4. Paiement des 7 fr. 50 de l'intérêt semestriel des titres définitifs échu en janvier.

NORD. — Coupon de 16 fr. par action, et de 7 fr. 50 par obligation.

Du 2 au 12 janvier 1854, il ne sera possible de payer que les bordereaux déposés à l'avance.

Le dépôt des coupons continuera à s'effectuer pendant ce temps.

STRASBOURG. — Depuis le 1er janvier le coupon des obligations de l'emprunt de 3,300,000 fr. de Montereau, est payé de onze à trois heure, rue et place de Strasbourg, à la Compagnie; on est prié de présenter cette fois les *titres mêmes*, afin que ces titres puissent être vérifiés et reconnus par la Compagnie cessionnaire.

PARIS A LYON. — Depuis le 2 janvier 1854, on paie, rue de Provence, 47, le 3e coupon de dividende représentant seulement l'intérêt semestriel à 5 0/0 sur 250 fr. versés (soit 6 fr. 25 par action).

MÉDITERRANÉE. — Paiement depuis le 2 janvier 1854, du coupon d'intérêt 7 fr. 50 des obligations 3 0/0, échu le 1er janvier 1854; à Marseille, à la gare; à Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux; à Paris, 23, rue Laffitte.

Les porteurs de l'emprunt de 30 millions d'Avignon à Marseille qui n'ont point opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions du chemin de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échu le 1er janvier 1854, est payé, depuis le 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, n° 23; à Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12; à Marseille, à la gare.

OUEST. — Depuis le 1er janvier 1854, paiement des coupons de 25 fr. des obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite).

PARIS A CAEN ET CHERBOURG. — A dater du 8 janvier 1854, paiement des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853 (soit 2 fr. par action), rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures. (*Voir aux versements.*)

STRASBOURG A BALE. — Depuis le 31 décembre, paiement du coupon du deuxième semestre des obligations de Wissembourg.

LYON A GENÈVE. — Rue Laffitte, 23, depuis le 6 janvier 1854, paiement des intérêts du premier et du deuxième versement de 1853, fixé à 4 fr. par action libérée de 200 fr., sur la présentation des titres, à Paris, 23, rue Laffite; sur dépôt des titres, à Londres, Capel-Court; à Genève, 9, Corvaterie; à Lyon, au syndicat des agents de change.

DIJON A BESANÇON. — Le 2e coupon d'intérêt, fixé à 6 fr. 75 c. par action, est payé depuis le 1er janvier 1854, à Paris, rue Taitbout, 52; à Besançon, Grande-Rue, 72.

SAINT-ÉTIENNE A LA LOIRE. — Le paiement des intérêts a lieu depuis le 1er janvier 1851 :

A Paris, chez M. Boignes et Ce, rue des Minimes, 11;

A Lyon, chez M. Delahante, receveur général;

A la Terrasse, près Saint-Etienne, à la caisse de la Compagnie.

Les obligations de l'emprunt de 300,000 fr. nos 21, 31, 97, 125, 136, 151, 201, 205, 210, 216 et les obligations de l'emprunt de 600,000 fr. nos 7, 12, 100, 112, 139, 153, 259, 328, 444, 451, 567, 582, tirées le 10 avril 1854, sont remboursées depuis la même époque.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. — (*Voir aux appels de fonds*).

CHEMIN DE FER DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. — Le coupon semestriel d'intérêt à 4 0/0 l'an, soit 5 fr. par action sur 250 fr. versés, plus les intérêts des 1er juin et 1er juillet sur les 150 fr. appelés le 1er juin, soit 50 c., est payé depuis le 2 janvier 1854, à Paris, place Vendôme, à la caisse générale de la Société du Crédit mobilier; à Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allée de Tourny, 33; à Toulouse, chez MM. J. et P. Viguerie et Ce.

Digitized by Google

CRÉDIT MOBILIER. — Depuis le 1er janvier 1854, distribution de 2 1/2 0/0 sur les sommes déjà versées, soit 9 fr. par action, place Vendôme, 15.

EMPRUNT PIÉMONTAIS. — Chez MM. Blanc, Mathieu et Cie, rue Saint-Georges, 23, paiement des primes et coupons de semestres, échus le 1er janvier 1854.

COMPAGNIE DU LUXEMBOURG. — L'intérêt à raison de 5 0/0 l'an, pour le semestre finl le 31 décembre 1853, sera payable à dater du 16 janvier 1854, pour les actions ordinaires de la Compagnie, sur lesquelles tous les versements, montant à 15 liv. par action, auront été dûment effectués; cet intérêt étant de :

6 fr. 25 c. (5 shillings) par action de 10 liv. versées; 1 fr 25 c. (1 shilling) par action sur es quarts d'actions railway, 2 liv. versées;

1 fr. 87 c. 1/2 (1 shilling 6 pence) par action sur lesquarts d'actions canal, 2 liv. versées.

### ÉCHANGE DE TITRES.

CRÉDIT FONCIER. — Distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action, de 10 à 3 heures, depuis le lundi 2 janvier 1854, rue Taitbout, 57.

BANQUE DE FRANCE. — Le dividende du deuxième semestre de 1853 est fixé à fr. 84 par action. Il est payé à bureau ouvert, depuis le 2 janvier courant, sur l'émargement de MM. les actionnaires ou de leurs fondés de pouvoir. On devra présenter les titres.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — Paiement de l'intérêt 3 0/0, soit 15 fr., à partir du 2 janvier 1854.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX. — Echange des titres provisoires, rue Basse-du-Rempart, 50, à Paris, de dix à deux heures, à partir du 16 janvier 1854; en même temps, on paiera les intérêts 4 0/0 échus au 31 décembre 1853.

Pour opérer le dépôt des titres, se présenter soi-même ou donner une autorisation dont le modèle est à la disposition des actionnaires dans les bureaux de la Compagnie.

GRAY A SAINT-DIZIER. — Echange des actions contre des obligations à raison d'une obligation contre deux actions libérées de 250 fr. chacune, avec option de prendre au lieu d'une obligation de Strasbourg pour deux actions, un bon de 500 fr., payable dans dix-huit mois avec intérêt de 3 0/0. Déclarer l'option sous deux mois à la Compagnie de Strasbourg.

ANDREZIEUX A LA LOIRE. — Échange des actions contre des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, à dater du 2 janvier 1854, rue Neuve-de-l'Université, 18, de dix à trois heures.

SAINT-ÉTIENNE A LA LOIRE. — Échange des actions contre des obligations de la Compagnie de jonction de Rhône et Loire, depuis le 28 décembre 1853.

OUEST DE LA SUISSE. — (*Voir* aux appels de fonds.

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL. — (*Voir* aux appels de fonds.)

### AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

ORLÉANS. — Les 525 actions sorties au tirage du 13 décembre portent les numéros suivants : 110,601 à 110,700, — 162,201 à 162,400, — 203,601 à 202,625, — 218,801 à 218,900, — 231,201 à 231,300, — 250,901 à 251,000.

Les 95 obligations de 1er emprunt (1842) de 1,250 fr. portent les numéros 1,301 à 1,395.

Les 20 obligations du 2e emprunt (1848) de 1250 fr. portent les numéros 3,291 à 3,300, — 3,611 à 3,620.

Remboursement depuis le 2 janvier 1854, rue Drouot, 4.

ROUEN AU HAVRE. — Rue d'Amsterdam, 44, depuis le 2 janvior 1854, remboursement à 1,250 fr des nos 3,601 — 3,645 — 3,669 — 3,679 — 3,687, des obligations de 5 millions du 1er octobre 1848.

SAINT-ÉTIENNE A LYON. — Les obligations sorties par le tirage du 26 novembre, sont les suivantes : cent trois des emprunts réunis, du n° 1,751 à 1,838 et 1,919 à 1,925; vingt-quatre des emprunts de 1850, du n° 715 à 724 et de 3,335 à 3,340.

Remboursement depuis le 1er janvier 1854.

MINES DE LA LOIRE. — Les 42 obligations remboursables le 1er février 1854 et tirées au sort le 22 décembre 1853, portent les numéros suivants : 1re série 99 — 280 — 426 — 485 — 3.295 — 3,416 — 3,820 — 3,987 — 4,832 — 4,937 — 5,291 — 5,302 — 5,311 — 5,474. — 2e série : 6,582 — 7,432 — 7,857 — 7,870 — 8,324 — 9,389 — 9,577 — 9,624 — 9,755 — 10,304 — 10,423 — 10,636 — 10,673 — 11,991 3e série : 12,341 — 12,394 — 12,427 — 13,530 — 13,993 — 14,341 — 14,497 — 14,736 — 15,471 — 15,540 — 16,227 — 16,430 — 16,666 — 17,666.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Voir aux annonces les numéros des 434 obligations sorties au tirage du 24 décembre.

C. DEVINA.

## ACTES OFFICIELS.

### Chemin de fer Grand Central.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4;

Vu la loi du 3 mai 1841, et celle du 15 juillet 1845, titre VII;

Vu notre décret en date du 21 avril 1853, approuvant la convention passée le 30 mars précédent par notre ministre des travaux publics pour la concession des lignes de chemins de fer mentionnées dans ladite convention, sous les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à ce décret;

Vu notre décret du 30 juillet 1853, approuvant les statuts de la société formée pour la concession et l'exploitation desdits chemins, sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France*;

Vu notre décret en date du 17 mai 1853 et la loi en date du 10 juin de la même année, approuvant et ratifiant la convention passée le 16 mai par notre ministre des travaux publics, pour la rectification et l'exploitation des chemins de fer du Rhône à la Loire, dénommés dans ladite convention, sous les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à ce décret;

Vu notre décret du 30 septembre 1853, approuvant les statuts de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire;

Vu le traité intervenu le 15 octobre 1853 entre les Conseils d'administration des deux Compagnies, en exécution des délibérations des assemblées générales des actionnaires desdites Compagnies, en date du 15 octobre 1853, pour la réunion des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire à la Compagnie du chemin de fer Grand-Central;

Vu la convention passée le 24 décembre 1853 entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, et le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central;

Vu le cahier des charges annexé à ladite convention;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La convention provisoire passée le 24 décembre 1853, entre notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, et la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, est approuvée.

Ladite convention, ainsi que les différents actes qui s'y rattachent, restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 26 décembre 1853.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

*Le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

P. MAGNE.

### Convention

*Entre le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et les administrateurs ci-dessous dénommés de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central.*

L'an mil huit cent cinquante-trois, et le vingt-quatre décembre,

Entre le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

D'une part,

Et MM. le comte de Morny,
Châtelus,
le vicomte de Rainneville,
le comte Portalis-Gorgier,
Albert Lacroix,
Gustave de Lapeyrière,
Calvet-Rogniat,
le marquis de Latour-Maubourg,
le comte de Seraincourt,
Gustave Delahante,
Gibiat,

Digitized by Google

membres du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central,

Agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés par l'assemblée générale des actionnaires, suivant la délibération du 15 octobre 1853, ci-annexée,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. L'adjonction de la concession des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire à celle du chemin de fer Grand-Central de France, réalisée par traités intervenus entre les deux Compagnies en vertu des délibérations des assemblées générales de leurs actionnaires, en date du 15 octobre 1853, est approuvée.

Art. 2. La Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France s'oblige à exécuter tous les engagements contractés par la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire et résultant du décret du 17 mai 1853, de la loi du 10 juin de la même année, et des conventions, traités et cahier des charges y annexés, et, en outre, à se conformer aux clauses et conditions du cahier des charges supplémentaire ci-annexé.

Art. 3. La présente convention et les actes qui s'y rattachent ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

Fait à Paris, les jours, mois et an que dessus.

(*Suivent les signatures.*)

## Cahier de charges

*Supplémentaire de la concession du chemin de fer Grand-Central de France.*

Art. 1er. Le capital de trente millions de francs (30,000,000), que la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, devait réaliser en actions, sera réalisé en obligations de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, conformément à l'art. 7 du traité intervenu le 15 octobre 1853 entre les Conseils d'administration des deux Compagnies, et ci-annexé.

Art. 2. Pour assurer l'exécution des stipulations de l'art. 69 du cahier des charges annexé au décret du 17 mai 1853, et relatives à la garantie d'intérêt accordée par l'Etat, et spécialement des clauses concernant la surveillance et le contrôle de l'administration sur les produits et les dépenses des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, la Compagnie du chemin de fer Grand-Central devra ouvrir un compte spécial à la section de Rhône et Loire, de manière à ce qu'il soit, à toute époque, possible de vérifier les recettes et les dépenses propres à cette section.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'Etat, de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation, et de ses recettes.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie de l'annuité ci-dessus fixée, il en sera remboursé avec les intérêts à 3 pour cent (3 0/0), sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant la somme nécessaire pour payer ladite annuité, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement de dividende au profit de la Compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, s'il y a lieu, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel.

Art. 3. Les travaux que la Compagnie devra exécuter, conformément à l'art. 1er du cahier des charges de la réunion des chemins de fer de jonction de Rhône-et-Loire, pour compléter, élargir, rectifier et reconstruire, partout où cela sera nécessaire, le chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, pourront comprendre la construction d'une arche marinière au pont de la Mulatière.

Cet ouvrage, si l'utilité en est reconnue par l'administration supérieure, sera exécuté d'après les dispositions prescrites par elle, et sur le projet qui lui sera remis par la Compagnie.

Il devra être terminé dans le délai d'un an, à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Art. 4. Le tarif porté à l'art. 39 du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853, relative aux chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, est déclaré applicable à l'ensemble des lignes comprises dans la concession du chemin de fer Grand-Central.

Art. 5. L'administration aura le droit d'autoriser, sur toute l'étendue du chemin de fer Grand-Central et à toute époque, la Compagnie entendue, les propriétaires de mines ou *usines voisines* du chemin de fer, à construire des embranchements particuliers aboutissant en un point quelconque dudit chemin, pour le service de leurs établissements.

L'administration pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui seront jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre, en tout ou en partie, leurs transports.

Art. 6. La Compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés, destinés à faire communiquer les établissements de mines ou d'usines avec la ligne du chemin de fer Grand-Central.

En cas de contestation soit sur le nombre des wagons à envoyer, soit sur les heures de service desdits wagons, l'administration supérieure décidera, les intéressés entendus.

La Compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale; le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Art. 7. Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures, lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre; le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre, en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par la Compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons pour chaque période de retard après l'avertissement.

Art. 8. Les embranchements seront construits de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la Compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin, et aura lieu, comme par le passé, aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration.

La Compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Art. 9. Les traitements des gardiens d'aiguilles et des barrières des nouveaux embranchements, dont l'administration pourrait autoriser la construction, seront à la charge des propriétaires des embranchements.

Les gardiens seront nommés et payés par la Compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par lesdits propriétaires. En cas de difficultés, il sera statué par l'administration, la Compagnie entendue.

Art. 10. Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la Compagnie, et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner, par un arrêté, la suppression du service, et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure, et sans préjudice de tous dommages-intérêts que la Compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Art. 11. Pour indemniser la Compagnie de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (12 c.) par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes (4 c.) par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Art. 12. Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la Compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais feront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la Compagnie.

Art. 13. Tout wagon envoyé par la Compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complétement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La Compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes (3,500 kilog.), déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons. Le maximum sera revisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la Compagnie.

Art. 14. Les sommes à verser chaque année par la Compagnie du chemin de fer Grand-Central pour les frais de contrôle et de surveillance, tant pour le chemin de fer de jonction du Rhône à la Loire que pour la partie du chemin de fer Grand-Central actuellement concédée, sont fixées à 60,000 fr., sans préjudice de la disposition de l'art. 83 du titre II du cahier des charges du chemin de fer Grand-Central.

Art. 15. Le présent cahier des charges et les actes qui s'y rapportent ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Arrêté à Paris, le 24 décembre 1853.

*Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

P. MAGNE.

## Crédit foncier de France.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

(*Suite et fin.*)

Nous avons essayé, Messieurs, d'indiquer la portée des diverses opérations du décret du 21 décembre, et de signaler les heureuses conséquences qui en découlent, aussi bien pour nos actionnaires que pour les porteurs de nos obligations.

Ce décret simplifie et fortifie l'institution du Crédit foncier, et donne à sa marche une élasticité nécessaire, tout en lui conservant l'appui d'une subvention importante.

Nous croyons être vos interprètes, en exprimant le sentiment de reconnaissance que nous inspire cette nouvelle preuve de la sollicitude éclairée du gouvernement pour la réussite de l'œuvre d'intérêt public à laquelle vous avez apporté votre concours.

L'institution que nous avons fondée sera utile au pays et profitable à ceux qui y ont pris part. L'œuvre est laborieuse, sans doute, mais vous avez des représentants dévoués qui croient mériter votre confiance, et qui, fortifiés par votre concours, ne doutent pas du succès.

### DEUXIÈME PARTIE.

TRAITÉ AVEC LES SOCIÉTÉS DE MARSEILLE ET DE NEVERS.

Le gouvernement, en passant avec notre

Digitized by Google

Compagnie la convention du 18 novembre 1852, a voulu établir, au moyen d'une grande institution, l'unité du *titre foncier*, comme la Banque de France a ramené à l'unité le *billet de banque*.

Mais, des Sociétés avaient déjà été autorisées pour six départements.

Celle de Marseille pour les Bouches-du-Rhône, le Var, les Basses-Alpes; celle de Nevers, pour la Nièvre, le Cher et l'Allier.

Ces deux Sociétés, tout en maintenant leur existence indépendante, ont passé avec le Crédit foncier de France un traité qui nous réserve le droit exclusif d'émettre des obligations foncières et qui procure aux deux Sociétés locales les fonds qu'elles emploieront en placements hypothécaires.

Les conditions de ce traité vont vous être communiquées; elles réalisent toutes les garanties qu'il a été possible de réunir, dans l'état actuel de la législation, pour mettre à couvert les intérêts du Crédit foncier de France, sans entraver l'action des Compagnies de Marseille et de Nevers.

Aux termes de ce traité, nous avons promis d'avancer aux Sociétés de Marseille et de Nevers les sommes dont elles auraient besoin, moyennant une annuité de 5 fr. 5 cent., qui, calculée sur un intérêt de 4 fr. 25 cent., nous laisse une commission de près de 21 cent. (0 fr. 20 cent. 87m,80).

Cette commission qui comprend une sorte de prime d'assurance nous est maintenue quand nous élevons l'intérêt de nos prêts au-dessus de 4 fr. 25 cent. Ainsi, dans la circonstance actuelle où nous allons porter cet intérêt à 4 1/2 0/0 (exactement 4 fr. 51 c. 0/0), l'annuité à servir par les Sociétés de Marseille et de Nevers sera de 5 fr 26 c. 39m,60. Après les quatre premières années, cette annuité sera calculée sur le pied de l'annuité fixée pour les emprunteurs du Crédit foncier de France, déduction faite de 30 centimes

Le Crédit foncier de France doit mettre à la disposition de chacune des deux Sociétés, six millions de francs par an, mais il pourra à toute époque, sur avis donné au commencement de chaque mois, restreindre l'importance du crédit ouvert pour le mois courant, au vingtième des prêts autorisés par lui dans le courant du mois précédent.

Les actes d'obligation souscrits au profit des Sociétés de Marseille et de Nevers, seront à ordre, et l'endossement sera consenti sur les grosses au profit du Crédit foncier de France, qui créera des obligations foncières pour une valeur correspondante.

Telles sont les principales stipulations du traité passé en termes identiques avec chacune des deux Sociétés de Marseille et de Nevers.

Notre Compagnie obtient les moyens d'exercer une surveillance exacte sur les opérations des deux Sociétés et de s'assurer de la régularité de ces opérations.

Les autres stipulations concernent des mesures d'ordre et d'exécution et prévoient le cas de résiliation.

Tous les frais autres que ceux de la création et de la négociation des obligations foncières restent à la charge des Sociétés de Marseille et de Nevers; les annuités qu'elles s'engagent à nous servir, seront payées à Paris.

Ce traité doit, pour être exécuté, obtenir votre approbation ainsi que celle des actionnaires des Sociétés de Marseille et de Nevers; il ne sera valable qu'autant que le gouvernement approuvera les modifications qu'il nécessite dans nos statuts.

Nous avons l'honneur, au nom du Conseil d'administration, de vous proposer d'approuver les traités dont il va être donné lecture.

## TROISIÈME PARTIE.

### MODIFICATIONS AUX STATUTS.

Les modifications aux statuts que vous avez approuvées dans la dernière assemblée générale, n'ont pas encore été transmises au Conseil d'État. Les négociations qui ont précédé le décret impérial du 21 décembre, ont été la cause de ce retard. Du moment où ces négociations ont été entamées, le gouvernement a voulu, avant de procéder à la révision de nos statuts, que l'ensemble des mesures destinées à y prendre place, fût définitivement arrêté.

Outre les changements qui résultent du décret impérial du 21 décembre et que nécessitent les traités passés avec Marseille et Nevers, il en est dont l'expérience nous a démontré l'utilité, et que nous soumettrons en même temps à votre approbation, afin de les joindre aux modifications votées dans l'assemblée générale du 9 juillet.

Nous vous proposons de reproduire dans nos statuts la double désignation des *obligations* ou *lettres de gage*, que le décret du 28 février 1852 consacre pour les titres du Crédit foncier.

La faculté que nous ouvre l'art. 2, de recevoir en dépôt, sans intérêt, les sommes destinées à être converties en obligations foncières, est demeurée stérile. Nous proposons de remplacer cette rédaction par la disposition suivante, conforme aux précédents de toutes les Compagnies, et indispensable pour faciliter la souscription de nos titres.

« De recevoir *par à-compte* les sommes destinées à être converties en obligations foncières. »

Il ne s'agit plus là de *dépôts*, ni de *comptes courants*, opérations qui doivent demeurer étrangères à notre Compagnie, mais bien du paiement successif de nos titres, dont on ne saurait exiger le montant intégral en un seul versement, sans entraver leur négociation.

L'*article 9* semble n'autoriser l'émission de la seconde moitié de notre fonds social que lorsque la Société aura atteint 600 millions d'opérations. Nous ne saurions épuiser ainsi la limite extrême que les 30 millions du capital actuellement émis nous permettent d'atteindre; il faut que nous prenions les devants pour l'augmentation de notre fonds social, augmentation dont l'utilité peut d'ailleurs être reconnue pour élargir la base du crédit de notre Compagnie. Il serait donc convenable d'ajouter les mots *au plus tard*, et de dire : « De manière à ce que le » chiffre des actions émises se maintienne *au* » *moins* dans la proportion de 5 millions par » chaque 100 millions d'obligations. »

L'art. 23 de nos statuts serait rédigé ainsi, dans le cas où le gouvernement adopterait la modification, déjà proposée, sur l'émission des *actions au porteur*.

« *Tout appel de fonds est interdit au delà* du « capital de chaque action. »

Les traités avec les Sociétés de Marseille et de Nevers nécessitent dans l'art. 36 la mention de l'autorisation de faire des avances *sur dépôt de contrats hypothécaires* ou d'obligations des autres Compagnies de crédit foncier.

Les nécessités pratiques de l'administration rendent nécessaire la modification proposée à l'art. 51.

Il faut, pour compléter la disposition déjà votée à votre dernière assemblée, ajouter à l'art. 75 un paragraphe ainsi conçu :

« Elles (les obligations reçues en remboursement), pourront toutefois être remises en circulation, si la Compagnie obtient, par suite de prêts nouveaux, des engagements pour le montant desdites obligations. »

Pour l'exécution des traités passés avec les Sociétés de Nevers et de Marseille, il est indispensable de rédiger, comme il suit, le deuxième alinéa de l'art. 47, déjà remanié dans votre dernière assemblée :

« Elles ne peuvent dépasser, *soit* le montant des engagements hypothécaires souscrits par les propriétaires d'immeubles, en faveur de la Compagnie, *ou déposés, à titre de garantie, par d'autres Sociétés de crédit foncier, soit le montant des prêts consentis aux associations syndicales, aux communes et aux départements.* »

Le décret du 28 février 1852 donne aux Sociétés de crédit foncier la faculté de créer des obligations *nominatives* ou *au porteur*. Nous vous demandons de rendre la rédaction de l'article 93 conforme à cette disposition.

L'art 95 s'occupe du classement des obligations; il est entré dans les détails d'exécution purement réglementaire, qui doivent être confiés au Conseil d'administration; il faut le simplifier en supprimant le premier alinéa, et en rédigeant ainsi le deuxième.

« Les obligations foncières n'ont pas d'époque » fixe pour l'exigibilité du capital. »

Nous proposons aussi de remplacer la rédaction au quatrième alinéa par la suivante :

» Chaque tirage comprend le nombre d'obli- » gations nécessaires pour opérer un amortis- » sement d'obligations *au moins égal à l'amor-* » *tissement des capitaux prêtés.* »

L'équilibre complet entre les garanties hypothécaires éteintes et les obligations amorties n'est jamais possible; pour que le crédit de celles-ci soit entier, il faut qu'elles reposent toujours sur une garantie hypothécaire égale si non supérieure à leur montant.

L'art. 96 ainsi conçu : « Les sommes payées » par les emprunteurs, à titre d'amortissement, » sont appliquées à la série dont font partie les » obligations émises en représentation de l'em- » prunt qu'ils ont contracté, » — ne pourrait que créer de nombreux embarras, dans l'application; nous demandons de le supprimer, et de rédiger ainsi le deuxième alinéa de l'art. 98 :

« Les obligations participent aux chances du » tirage sans distinction de l'époque de leur » création. »

Enfin, pour mettre l'art. 101 en harmonie avec la modification introduite dans l'art. 75, il faut ajouter à la fin « sauf l'exception prévue « par le quatrième alinéa de l'art 75. »

Quant aux *dispositions additionnelles*, elles sont purement et simplement puisées dans le décret du 21 décembre. L'acceptation de ce décret entraîne avec elle la suppression des *dispositions additionnelles* du décret du 22 mars.

### CONCLUSION.

Les nombreuses et graves questions qui sont l'objet de ce rapport ne nous ont pas permis de l'abréger. Il fallait préciser le caractère du décret du 21 décembre, exposer les conséquences qui en dérivent et les mesures qui s'y rattachent, expliquer les conditions des traités passés avec les Sociétés de Marseille et de Nevers, enfin indiquer les modifications à introduire dans nos statuts.

Nous pensons, Messieurs, que votre approbation sera acquise aux dispositions du décret du 21 décembre, ainsi qu'aux résolutions de votre Conseil qui s'y rattachent. Le crédit de la Compagnie ne peut que se fortifier quand on saura le soin avec lequel elle améliore la situation des porteurs des *obligations foncières*.

Digitized by Google

Un rapport complet vous sera présenté, au mois d'avril, sur la situation de notre entreprise. Déjà le produit net des opérations de la Société a permis au Conseil d'administration d'autoriser pour chaque semestre une distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action, c'est-à-dire de 5 0/0 par an sur le capital versé Vous aurez à fixer au mois d'avril le dividende définitif.

Ce résultat mérite d'être signalé; l'institution du Crédit foncier en est à ses débuts; ses opérations ne peuvent s'étendre qu'au bout d'un certain temps. Cependant il nous est déjà permis de donner à nos actionnaires un revenu convenable et de fournir ainsi aux porteurs de nos obligations une nouvelle garantie de la solidité des titres que nous avons émis.

Ces titres représentent la portion la plus incontestable de la propriété immobilière. Une législation spéciale les met à l'abri de tout mécompte, elle va être prochainement complétée par une loi sur la *transcription* qui sera soumise à la discussion dès que le Corps législatif aura repris ses travaux; cette loi écartera les difficultés qui environnent encore l'examen des titres de propriété, et nous permettra de concilier la rapidité des opérations avec la sécurité entière des placements.

Trente directions du Crédit foncier sont maintenant établies; elles fonctionnent sur tous les points du territoire; le traité passé avec les Compagnies de Marseille et de Nevers justifie pleinement le titre de *Crédit foncier de France*, donné à notre entreprise.

Nous avons lié avec le notariat des relations qui permettent à la Compagnie de faire pénétrer son action dans tous les chefs-lieux d'arrondissement et de principaux cantons.

Tout se réunit donc pour constater l'importance de l'œuvre d'utilité générale à laquelle nous nous sommes consacrés, pour en étendre l'influence et en augmenter encore la solidité.

Deux places sont devenues vacantes dans le Conseil d'administration, l'une par la retraite regrettable de l'honorable M. d'Eichtal, retraite annoncée déjà à votre dernière assemblée, l'autre par la fin prématurée d'un de ses membres les plus dévoués et les plus actifs, M. Amédée Le Roy, dont le noble caractère et l'intelligence élevée avaient été si bien appréciés par tous ceux qui avaient pu le connaître.

Aux termes de l'art. 26, le Conseil d'administration a provisoirement pourvu à ces vacances en appelant dans son sein M. Jules Leroy, de la maison Leroy, de Chabrol et C^e^, comme l'était son frère Amédée, qu'il remplacera dignement, et M. Gérard West, ancien président du Conseil d'administration du chemin de fer de Bâle, membre des Conseils de plusieurs grandes Compagnies, dont l'habileté pratique et les connaissances spéciales rendront la collaboration très-utile.

Nous avons l'honneur, Messieurs, de soumettre ces deux choix à votre approbation.

---

## Freins à air comprimé.

M. Andraud, auteur de plusieurs projets de chemins de fer, vient de publier un mémoire intéressant sur la construction de freins à air comprimé. — Voici les points saillants de ce travail :

« La plupart des accidents graves qui arrivent sur les chemins de fer proviennent de la rencontre des convois qui viennent se briser les uns contre les autres lorsque, par une cause quelconque, un des deux trains s'est trompé de voie.

Ces rencontres, presque toujours funestes, sont à peu près inévitables à cause de l'insuffisance des freins actuels. Qu'est-ce, en effet, que l'action de trois ou quatre hommes pour arrêter à la main ces masses de 100 à 200 tonnes emportées à une vitesse de 40 à 50 kilomètres à l'heure? Cette faible résistance, fût-elle décuplée par le mécanisme du frein, est tout à fait hors de proportion avec la puissance à vaincre. Aussi n'est-ce guère qu'à 900 ou 1,900 mètres que les trains enrayés s'arrêtent; c'est-à-dire que, si deux convois marchant l'un vers l'autre ne s'aperçoivent pas réciproquement à la distance d'au moins 2,000 mètres, ils se viennent choquer inévitablement. Or, beaucoup de raisons s'opposent à ce que les conducteurs puissent s'apercevoir de si loin : les tunnels, les courbes, les brouillards, sont des obstacles fréquents, et surtout l'impossibilité d'apprécier à une longue distance si le train signalé est sur la bonne voie ou sur la mauvaise. Dans cette incertitude, le mécanicien se trouble et ne se décide ordinairement à enrayer que lorsqu'il n'est plus temps.

Il est donc de la dernière importance de chercher les moyens d'arrêter les trains lancés à grande vitesse le plus promptement possible, à 100 ou 150 mètres, par exemple; c'est véritablement là, dans toute l'acception du terme, une question de vie ou de mort.

C'est à ce titre que nous venons soumettre notre système d'enrayement, *par l'air comprimé*, à la commission spéciale que vient de nommer M. le ministre des travaux publics.

Nous avons d'abord posé en principe que la solution du problème dont il s'agit devait remplir les conditions suivantes :

1° Que la force motrice destinée à agir sur les freins serait empruntée à la locomotive elle-même ;

2° Que chacun des wagons admis à la formation d'un convoi serait muni d'un frein spécial ou, par cas exceptionnel, d'un tube conducteur du fluide actif;

3° Enfin que l'installation et la manœuvre des appareils d'enrayage ne nuiraient absolument en rien à la formation et aux mouvements actuels des convois.

Cela posé, voici sommairement comment nous entendons disposer, sur la locomotive et sur les wagons, les divers appareils qui constituent notre frein par l'air comprimé :

On établira sur la locomotive un récipient bien hermétique de 150 à 180 litres de capacité, toujours rempli d'air condensé à 8 ou 10 atmosphères. Ce réservoir sera approvisionné par une pompe foulante mise en jeu, lorsqu'on en aura besoin, par la locomotive en marche, comme l'est actuellement la pompe alimentaire. Il sera muni d'un manomètre spécial, d'une soupape de sûreté et d'un bon robinet à échappement ; le tout disposé de manière à être à la portée du mécanicien, ou plutôt d'un homme qui sera chargé spécialement de la manœuvre des freins. Dans ce dernier cas, le récipient pourrait être placé sur le tender.

Chaque wagon portera à la partie supérieure et dans l'axe de la voie un tube de conduite d'environ 3 centimètres de diamètre, terminé aux deux bouts par une portion de tube flexible et élastique comme l'indique la figure suivante:

(*Voir la fig. 1 ci-contre.*)

A B est le tube conducteur fixé à demeure sur le wagon ; il est muni, en A et en B, de robinets bien étanches. C et D sont les portions de tubes flexibles et élastiques qu'on réunit lors de la formation du convoi, et qu'on désunit lorsqu'on déforme le convoi.

E et F sont les deux tuyaux d'embranchement, de 2 centimètres de diamètre, qui conduisent à droite et à gauche l'air comprimé aux cylindres d'action.

Ces cylindres d'action sont disposés horizontalement des deux côtés de la voiture comme on le voit ci-après :

(*Voir la fig. 2 ci-contre.*)

Chaque cylindre A est fortement fixé sous la caisse du wagon. B est le tuyau qui amène l'air comprimé dans le cylindre moteur. C est le piston qui, sous l'action du fluide, recule et attire le levier D, lequel alors serre les deux sabots du frein contre les roues. Enfin E est un ressort, métallique ou en caoutchouc, qui, lorsque l'air a cessé d'agir, tient les sabots du frein écartés des roues et laisse ces dernières libres.

Faisons remarquer tout de suite que le principal robinet, celui que le chef du train tient toujours sous sa main, est à *échappement*, c'est-à-dire qu'il est construit de manière à permettre de laisser échapper l'air qui est dans les cylindres moteurs, afin de désenrayer immédiatement le convoi.

Telle est la disposition générale des appareils qui constituent le nouveau mode d'enrayage. Ainsi organisé, il remplit bien, ce nous semble, les conditions que nous avons indiquées au commencement de cette notice : rien, en effet, n'empêchera de composer les trains comme on le voudra; on pourra sans difficulté y ajouter des wagons en tête et en queue, et en intercaler ou en ôter à volonté. Le seul soin qu'il faudra avoir, c'est que les wagons soient tournés dans le sens convenable pour que les diverses sections du tube conducteur se puissent raccorder.

Ce travail du raccordement des tubes flexibles se fera en même temps que l'attache des wagons, et par l'homme spécialement préposé au service des freins. On comprend que, lorsque le convoi se met en marche, tous les robinets sont ouverts, excepté le dernier robinet du dernier wagon et le robinet principal de distribution, lequel, comme nous l'avons dit, restera toujours sous la main du chef de l'enrayage.

L'homme préposé aux freins, sentinelle vigilante, occupera sur la locomotive ou sur le tender un siége un peu élevé, afin qu'il puisse porter au loin ses regards sur la voie. En partant, le premier soin de cet employé sera de mettre en jeu la pompe alimentaire à air, pour approvisionner le récipient, et de faire cesser son action sitôt que le manomètre indiquera dans le réservoir une pression suffisante (7 à 8 atmosphères).

On remarquera que toutes les pièces qui constituent l'appareil général sont placées à l'extérieur des wagons. Il aurait été facile de les dissimuler dans l'intérieur ; mais nous avons préféré les mettre en évidence, afin qu'on pût facilement les réparer s'il leur arrivait quelque avarie. Maintenant voyons quel sera l'effet produit par l'action simultanée de l'air comprimé sur toutes les roues munies de freins.

Supposons que le convoi contienne 20 wagons portant l'appareil d'enrayage ; chaque wagon ayant deux cylindres d'action, le convoi comptera 40 de ces cylindres agissant toujours ensemble.

Disons que le diamètre de ces cylindres, qui sont tous égaux, sera de 13 centimètres ; c'est-à-dire que chaque piston offrira une surface d'environ 100 centimètres carrés, et, par consé-

Digitized by Google

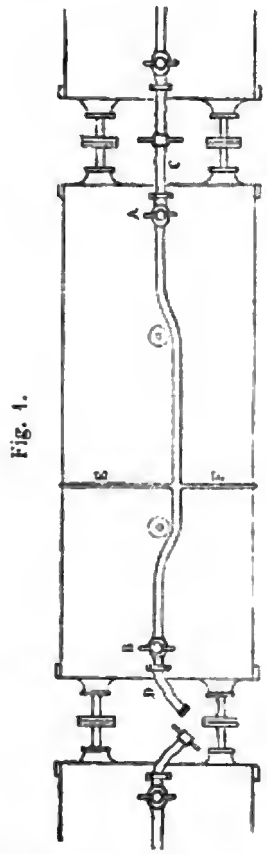


Fig. 1.

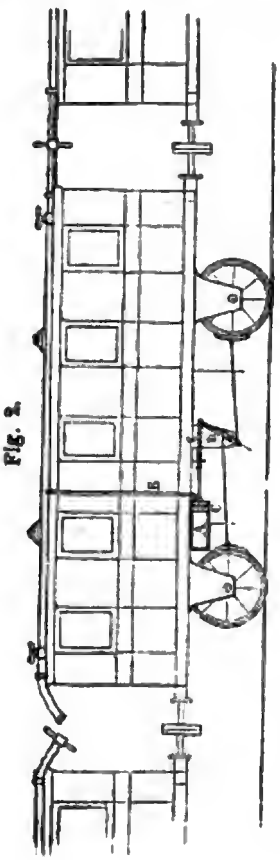


Fig. 2.

quent, exercera une traction de 100 kilogrammes par atmosphère. Si l'on admet maintenant que l'air arrive du récipient dans les cylindres à la pression de 4 atmosphères, chacun de ces cylindres produira sur le levier du frein une traction de 400 kilogrammes. Et, si le levier est d'un à trois, la pression des sabots sur les deux roues sera de 1,200 kilogrammes. Or, les wagons à freins étant au nombre de 20, portant chacun deux cylindres, on aura en pression une résistance totale de 48 tonnes à opposer à la marche du convoi. Il est bien entendu que ce n'est que dans les cas extrêmes qu'on usera de la totalité de cette force.

D'après ces données, si le conducteur a soin d'ouvrir le robinet de distribution peu à peu, l'enrayage aura lieu graduellement; le train ralentira sa vitesse dans une progression rapide, sans acoups violents, et s'arrêtera à une distance de 100 à 150 mètres.

En possession de ces moyens énergiques, les conducteurs de trains pourront facilement, dans quelque circonstance que ce soit, se signaler et s'arrêter en temps utile.

Dans l'usage habituel, le système de freins à air comprimé rendra des services non moins importants, sous un autre point de vue. D'abord, le serrage ayant lieu sur toutes les voitures à la fois, il suffira du moindre frottement général pour arrêter les convois, et jamais l'on n'aura besoin d'user du *serrage à outrance* qui arrête le mouvement des roues et qui, les faisant frotter contre les rails, les met promptement hors de service. En second lieu, il y aura économie considérable de personnel : pour le train le plus fort, un seul homme et même un enfant intelligent sous les ordres du chef mécanicien, suffira au service du robinet de distribution. Ainsi, au moyen de l'air en réserve qui se précipitera instantanément dans tous les cylindres d'enrayage, la main la débile pourra maîtriser et gouverner les convois les plus considérables.

En présence de tels résultats, est-il besoin de dire quelle dépense nécessitera l'installation des nouveaux freins? Après avoir calculé le prix des diverses pièces de l'appareil, nous avons reconnu que le réservoir à air, muni de la soupape de sûreté, du manomètre, du robinet d'échappement et de la pompe alimentaire, y compris le mécanisme qui la met en jeu, coûtera environ 2,000 fr.

A l'égard des freins et des cylindres qui les commandent, en y comprenant les tubes de conduite et d'embranchement, la dépense, par wagon, peut être évaluée à 500 fr.

Ainsi, à ne considérer la question que sous le point de vue financier, on voit que cette dépense est quatre à cinq fois moindre que l'économie qui résultera de la suppression possible de trois ou quatre employés gardes-freins, dont le service d'ailleurs est d'ordinaire insuffisant et tout à fait inutile dans les cas graves.

## Forges.

SAINT-DIZIER, 5 JANVIER.

Nous avons encore à signaler une stagnation presque complète dans les affaires. Cette situation résulte autant des rigueurs de l'hiver que des appréhensions de la guerre en Orient. Les usines arrêtées par suite de la baisse des eaux n'ont pas encore pu rallumer; cependant la température s'est adoucie depuis deux jours et le dégel a commencé; il est à craindre que de fortes pluies ne le provoquent trop vite et n'occasionnent un débordement.

La fonte est sans affaires; les producteurs offrent à des conditions qui ne sont pas acceptées ou auxquelles on répond par des propositions en baisse. C'est ainsi que des marchés de fonte pour affinage sont entamés dont le prix se raisonne à 455 fr.—La fonte pour deuxième fusion est tenue, sans demande, à 495 et 485 f.

Le marché des fers est également peu animé; les affaires sont très-limitées, on ne vend que par faibles quantités. Les fers laminés à 330 et 335 fr. à Saint-Dizier; 340 et 345 fr., rendus à Paris; les ronds sont toujours en défaveur et ne se vendent qu'à de mauvaises conditions pour le fabricant. — On fait trop peu d'affaires pour fixer des prix sérieux en fers fabriqués au marteau; les fers battus, roche au bois, ont été vendus 350 fr.; les fers à la houille sont tenus par continuation à 340 fr., rendus à Saint-Dizier ou à Vitry.

— La vente du *Haut-Fourneau d'Eclaron* a été tenté sans réussite, à Vassy, le 29 décembre dernier. Personne n'a couvert la mise à prix de 81,811 fr.

MOSELLE.

Notre correspondant de Metz nous mande l'avis suivant : Bien des feux chôment en ce moment par suite du manque de charbon. Les difficultés pour obtenir des houilles de Prusse sont incessantes. Le nombre insuffisant des fosses d'extraction ne peut répondre aux plus pressants besoins de nos industriels. Depuis longtemps les usines recevaient à peine pour la consommation journalière; aujourd'hui le mal est rendu plus grand par la nullité des transports. L'encombrement des demandes rend les vendeurs exigeants; on refuse de traiter au-dessous de 11 fr. les 1,000 kilogr.; c'est la troisième augmentation que fait la Prusse depuis cinq mois.

Les prix de nos fers sont bien tenus; le ralentissement de la production y aide.

PARIS.

Affaires à peu près nulles. Les derniers cours que nous avons donnés se soutiennent et sont nominaux pour certains articles. La pointe est vendue à toutes conditions; des maisons font une remise énorme, même par petits marchés. On parle d'un nouveau tarif que les fabricants ont adopté; nous le ferons connaître prochainement

Le cuivre est recherché parce que les acheteurs craignent la hausse : on parle d'une forte augmentation sur les cours de Londres. La cote de Paris est tenue aux prix suivants : cuivre de Russie, 330 à 340 fr.; d'Angleterre, 325 à 330, laminé rouge, 345 à 350; laminé jaune, 320. — L'étain est en voie de hausse sur divers marchés; à Paris les cours sont encore fixés ainsi : étain anglais, 330; Pérou brillant, 315; id. ferme, 305; étain banca, 350; des détrois, 335. — Le plomb n'a éprouvé aucune variation dans les prix, mais ils sont tenus avec moins de fermeté : plomb de France et d'Espagne, 68 fr.; d'Angleterre, 70 fr.; plomb laminé, 73 f. — En zinc il se fait passablement d'affaires; son prix se maintient à 65 fr. le zinc brut, 75 fr. le laminé, de la Vieille-Montagne. A Rouen, 1 fr. de moins par 100 kil.

O. SAUPIQUE.

Digitized by Google

## MARCHÉS ÉTRANGERS.

### Prix des fers en Angleterre.

Londres, 30 décembre :

Le marché des fers a eu l'activité accoutumée pendant la dernière semaine de l'année. On cote les gueuses d'Écosse 98 fr. 35 c., les numéros mélangés, 105 fr. les coulées américaines.

—

### Prix des fers et charbons en Belgique.

A la suite d'une loi qui autorise le gouvernement à régler temporairement le tarif à l'entrée des houilles, le *Moniteur* belge publie un arrêté royal, dont l'article unique est conçu en ces termes :

« Jusqu'à disposition ultérieure, les droits » d'entrée sur les charbons de terre sont sup- » primés. »

Charleroi, le 31 décembre :

FERS ET FONTES. — Absolument rien de changé dans la situation. Par continuation, grande activité toujours dans les laminoirs et les ateliers de construction.

CHARBONS. — L'activité de notre industrie charbonnière est toujours immense. Les commandes continuent à abonder dans tous les bureaux, et on ne peut forcément les exécuter, même en partie, car malheureusement on manque presque entièrement de moyens de transport.

Voici le cours des charbons par 1,000 kil. au 31 décembre : Houille grasse, 19 50, 20 et 20 50; id demi-grasse, 17 50 et 18; gailletterie, 16, 16 50 et 17; tout-venant gras, 14 et 14 50 et 15 fr.; id. demi-gras gailletterie, 11, 11 50 et 12 fr; menu, 6, 6 50 et 7 fr.

---

## BOIS.

Entière nullité d'affaires tant à Saint-Dizier qu'à Paris. L'exploitation des coupes est suspendue jusqu'à la fonte des neiges; des bois nouveaux arriveront en masse sur nos ports aussitôt que la viabilité des chemins sera rétablie.

La neige et la glace qui couvrent nos chantiers ont arrêté la vente à Paris. Point d'arrivages, la navigation étant interrompue.

— La seconde tentative d'adjudication des bois à aliéner, dans la conservation de la Marne, a échoué comme la première. Un seul lot a été adjugé.

O. SAUPIQUE.

(*L'Ancre, de Saint-Dizier.*)

---

## Chemins de fer étrangers.

Une Compagnie hollando-belge vient de demander, sans aucune garantie d'intérêt de la part des deux gouvernements, la concession d'un chemin de fer direct entre Liége et Maestricht par la rive droite de la Meuse, et qui, côtoyant constamment le fleuve, desservirait les localités populeuses et les grands et nombreux établissements industriels, qu'il relierait, d'une part, au chemin de fer de Namur à Liége et par celui-ci au réseau de l'Etat, de l'autre, au chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle et au réseau allemand vers Cologne et Dusseldorf. La concession serait, dit-on, dès à présent assurée en Hollande, où le gouvernement prend un vif intérêt au projet.

---

La *Correspondance prussienne* assure que le roi de Prusse vient d'autoriser la prolongation du chemin de fer concédé, Cologne-Clèves, jusqu'à la frontière néerlandaise, dans la direction de Nimègues, et la construction d'une ligne nouvelle de Vierssen dans la direction de Venlo, le tout subordonné à la concession par le gouvernement des Pays-Bas des sections de raccordement.

---

## Faits divers.

L'Administration a fait mettre à l'étude par un de ses ingénieurs (M. Le Chatellier), des fusées de sûreté dites mèches de mineurs, employées pour le tirage à la poudre dans les mines, carrières et déblais de chemins de fer.

Ces fusées sont fabriquées par la maison Bickford Davey Chanu et C^e^, à Rouen, et sont en usage dans un grand nombre d'exploitations où elles permettent de réaliser une économie notable de poudre, ainsi que la suppression complète des accidents de mine.

(*Voir aux annonces.*)

---

## Correspondance.

M. Z., à D. — N° 1, lisez notre article d'aujourd'hui. — N° 2, en y comprenant les intérêts. — N° 3, non. — N^os^ 4 et 5, 38 fr. 50 en 1853, sur lesquels on a déjà touché 12 50. — N° 6, son prix n'est pas en rapport avec son revenu. — N° 7, non. — N^os^ 8 et 9, attendez. — N° 10, c'est possible, mais ça n'en a pas l'air.

M. de la B., à Chemillé. — N° 1, oui. — N° 2, Mulhouse, Midi. — N° 3, aujourd'hui, difficile à vendre; il vaut mieux verser. — N° 4, médiocre.

M. C. de B., à Paris. — Nous croyons toujours que le premier tracé sera préféré.

M. D. C., à Fécamp. Abonnement fait. — N° 1, ce sont de bonnes valeurs, mais en ce temps-ci cette nature de titres est difficile à vendre. — N° 2, prochainement.

M. P., à Moreuil. — N° 1, 54 fr. — N° 2, la seconde supposition est certaine. — N° 3, oui. — N° 4, tout est payé.

M. G., à Saint-Lô. — Reçu, fait. — N° 1, c'est une valeur étrangère et qui, d'ailleurs, ne rentre pas dans notre spécialité.

M. A. G. L. — N° 1, lisez notre numéro de samedi dernier. On n'a pas fait de progrès depuis. — N° 2, oui, si l'on peut; mais c'est difficile. — N° 3, oui — N° 4, cela dépend des événements. — N° 5, beaucoup. — N° 6, non. — N° 7, abstenez-vous. — N° 8, oui.

M. J. P. G., à Lyon. — N° 1, nous n'avons pas une confiance extrême dans les chemins étrangers, du moins *actuellement*, et en particulier dans ceux du pays que vous désignez.

M. R. G., à Thomery. — N° 1, non. — N° 2, cela dépend des événements politiques. — N° 3, beaucoup.

M. X. X. X. X. — N'attendez plus. — N° 3, non. — N° 4, lisez notre numéro de samedi dernier.

---


## Caisse et Journal des chemins de fer.

AD. BLAISE ET C^e^, 85, RUE RICHELIEU.

*Capital émis : Six millions de francs divisés en 12,000 actions entièrement versées.*

Vente et achat à la commission et par le ministère d'agents de change.

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics les actions et obligations de chemins de fer et en général toutes les valeurs françaises et étrangères;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.


---

## Chemin de fer d'Orsay.

Mois de décembre 1853.

| | Voyag. | Recettes. | Bag. Messag. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| 1853. | 27,018 | 12,572 05 | 465 70 | 13,037 75 |
| 1852. | 25,647 | 11,566 70 | 311 20 | 11,877 90 |
| En faveur de 1853. | 1,371 | 1,005 35 | 154 50 | 1,159 85 |

Du 1^er^ janvier au 31 décembre :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1853.. | 668,902 | 325,008 95 | 5,319 15 | 331,228 10 |
| 1852.. | 578,541 | 279,342 80 | 4,219 95 | 283,562 75 |
| En faveur de 1853 | 90,421 | 45,566 15 | 1,099 20 | 47,665 35 |

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

### Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 24 au 30 décembre 1853.

| | |
|---|---|
| 54,591 voyageurs | 205,737 76 |
| Bagages, marchandises, etc | 399,199 70 |
| TOTAL | 604,937 40 |
| Semaine correspondante de 1852. | |
| 55,981 voyageurs | 207,700 50 |
| Bagages, marchandises, etc | 380,782 76 |
| PRODUIT total | 588,483 26 |

Recette totale du 1er janvier au 30 décembre.

| | |
|---|---|
| 1853 | 34,848,306 92 |
| 1852 | 29,833,292 34 |
| DIFFÉRENCE | 5,015,014 58 |

### Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 25 au 31 décembre 1853.

| | |
|---|---|
| 13,725 voyageurs | 60,297 55 |
| Bagages, marchandises, etc | 123,073 65 |
| TOTAL de la semaine | 183,371 20 |
| TOTAL de l'exercice courant | 6,238,610 10 |
| Semaine correspondante de 1852 | 169,504 80 |
| Exercice correspondant de 1852 | 5,338,680 30 |

### Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 25 au 31 décembre 1853.

| | |
|---|---|
| 7,512 voyageurs | 21,261 05 |
| Bagages, marchandises, etc | 56,318 55 |
| TOTAL de la semaine | 77,579 60 |
| TOTAL de l'exercice courant | 1,738,910 45 |
| Semaine correspondante de 1852 | 70,384 70 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 1,379,180 80 |

### Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 25 au 31 décembre 1853.

| | |
|---|---|
| (Grande vitesse) 20,696 voyageurs | 123,306 40 |
| (Petite vitesse) Bagages, marchand. | 233,098 95 |
| TOTAL de la semaine | 356,405 35 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 20,274,410 65 |
| TOTAL | 20,630,810 » |
| Semaine correspondante de 1852 | 280,038 65 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1852 | 17,610,373 57 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 17,897,012 22 |

### Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 19 au 25 décembre 1853.

| | |
|---|---|
| 8,786 voyageurs | 20,465 30 |
| Messageries, bagages, marchandises | 31,166 61 |
| TOTAL | 51,631 91 |
| Semaine correspondante de 1852 | 45,058 73 |
| Recette totale du 1er janv. au 25 déc. | 3,075,028 57 |
| Recette totale de 1852 | 2,606,308 86 |
| Différence en faveur de 1853 | 468,719 71 |

### Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 25 au 31 décembre 1853.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 234,053 50 |
| Bagages, marchandises, etc | 416,450 68 |
| TOTAL | 650,504 18 |
| Semaine correspondante de 1852 | 498,110 47 |
| Différence en faveur de 1853 | 152,393 71 |
| Recettes du 1er janvier au 31 décemb. | 37,052,963 33 |
| Recette correspondante de 1852 | 27,187,058 96 |
| Différence en faveur de 1853 | 9,865,404 37 |

### Chemin de fer de Paris à Strasbourg.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

4e année. — 52e semaine.

Du 24 au 31 décembre 1853.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 207,517 82 |
| Marchandises | 279,883 99 |
| TOTAL de la semaine | 487,401 81 |
| Recettes antérieures | 24,821,363 06 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 25,308,764 87 |
| 52e semaine de 1853 | 487,401 81 |
| Semaine correspondante de 1852 | 440,632 07 |
| Différence en faveur de 1853 | 46,769 74 |

### Section de Montereau à Troyes.

Du 24 au 31 décembre 1853.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 8,871 » |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 17,883 45 |
| TOTAL | 26,754 45 |
| Recettes antérieures | 195,437 06 |
| TOTAL | 222,191 51 |

### Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilom.)

Recettes du 26 décembre 1853 au 1er janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 8,071 voyageurs (gr. vitesse) | 34,131 30 |
| (Petite vitesse) | 36,535 47 |
| TOTAL | 70,667 77 |
| Rive droite. — 20,425 voyageurs | 18,325 80 |
| Rive gauche — 12,094 voyageurs | 11,176 25 |
| TOTAL | 100,169 82 |
| Semaine correspond. en 1852. — Ouest | 67,931 67 |
| Rive droite | 30,079 21 |
| Rive gauche | 11,936 05 |
| TOTAL | 109,956 93 |
| Recette totale du 1er janvier 1853 au 1er janvier 1854: | |
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1853 | 6,563,555 22 |
| *Idem.* — 1852 | 5,374,229 64 |

### Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom. — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total, 294 kilomètres.)

Recettes du 17 au 23 décembre 1853.

1re *Section.* — AVIGNON A MARSEILLE.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 36,979 85 |
| Bagages et marchandises | 67,743 35 |
| TOTAL de la semaine | 104,723 20 |
| Semaine correspondante de 1852 | 91,884 40 |
| Augmentation | 12,838 80 |

2e *Section.* — RIVE DROITE DU RHÔNE.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 27,266 05 |
| Bagages et marchandises | 46,541 75 |
| TOTAL de la semaine | 73,808 40 |
| Semaine correspondante de 1852 | 80,430 15 |
| Diminution (1) | 6,621 75 |
| TOTAL de la semaine pour les deux sections réunies | 178,531 60 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 8,755,659 54 |
| Recette correspondante de 1852 | 8,111,491 68 |
| Augmentation | 646,167 87 |
| (1) Réduction sur le tarif des houilles. | 7,120 40 |
| Augmentation sur les autres recet. | 498 65 |
| Augmentation | 6,621 75 |

### Chemin de fer de la Loire,

D'ANDREZIEUX A ROANNE.

(Longueur exploitée, 68 kilomètres.)

Recettes du 11 au 17 décembre 1853.

| | |
|---|---|
| 1,420 voyageurs | 3,862 41 |
| Messageries, bagages, marchandises, etc. | 22,684 89 |
| TOTAL | 27,547 30 |
| Semaine correspondante de 1852 | 19,885 58 |
| Augmentation en 1853 | 7,661 72 |

### Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de décembre 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 108,736. | Recettes. | 73,007 28 |
| Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest | | | 76,483 95 |
| Total | | | 149,491 23 |

Décembre 1852.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 117,321 | Recettes. | 133,496 30 |

Les douze mois de 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 2,452,832 | — | 2,678,103 82 |

De 1852.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 2,236,161 | — | 2,323,895 07 |
| Augmentation en 1853 | 216,671 | Recettes. | 354,208 15 |

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. — EMPRUNT DE TRENTE MILLIONS DE L'ANCIENNE COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MARSEILLE A AVIGNON.

*Liste, par ordre numérique, des 634 obligations sorties au tirage du 24 décembre 1853.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 86 | 4,559 | 9,334 | 14,413 |
| 404 | 4 574 | 9,499 | 14,454 |
| 420 | 4,584 | 9,543 | 14,273 |
| 564 | 4,623 | 9,603 | 14 289 |
| 401 | 4,750 | 9,682 | 14,342 |
| 415 | 4,778 | 9,753 | 14,381 |
| 550 | 4,808 | 9,895 | 14,396 |
| 612 | 4,881 | 9,938 | 14,443 |
| 823 | 4,974 | 9,980 | 14,580 |
| 879 | 5,039 | 10,002 | 14,666 |
| 1,012 | 5,123 | 10,064 | 14,706 |
| 1,041 | 5,306 | 10,078 | 14,799 |
| 1,087 | 5,329 | 10,118 | 14,928 |
| 1,180 | 5,355 | 10,241 | 15,043 |
| 1,235 | 5,413 | 10,257 | 15,041 |
| 1,262 | 5,434 | 10,323 | 15,134 |
| 1,318 | 5,443 | 10,496 | 15,234 |
| 1,384 | 5,545 | 10,593 | 15,249 |
| 1,404 | 5,554 | 10,628 | 15,340 |
| 1,464 | 5,565 | 10,630 | 15,441 |
| 1,471 | 5,927 | 10,909 | 15,365 |
| 1,617 | 5,986 | 10,943 | 15,487 |
| 1,627 | 6,081 | 10,951 | 15,498 |
| 1,689 | 6,433 | 10,954 | 15,570 |
| 1,737 | 6,453 | 10,976 | 15,624 |
| 1,809 | 6,473 | 10,983 | 15,644 |
| 1,874 | 6,376 | 10,994 | 15,647 |
| 2,086 | 6,358 | 11,131 | 15,690 |
| 2,124 | 6,576 | 11,198 | 15,733 |
| 2,182 | 6,599 | 11,286 | 15,777 |
| 2,329 | 6,640 | 11,324 | 15,755 |
| 2,413 | 6,827 | 11,375 | 15,778 |
| 2,488 | 6,830 | 11,478 | 15,789 |
| 2,577 | 6,900 | 11,508 | 16,131 |
| 2,607 | 6,905 | 11,582 | 16,889 |
| 2,663 | 7,079 | 11,763 | 15,997 |
| 2,727 | 7,386 | 11,829 | 16,146 |
| 2,754 | 7,389 | 12,052 | 16,244 |
| 2,900 | 7,435 | 12,400 | 16,320 |
| 2,933 | 7,476 | 12,408 | 16,337 |
| 3,069 | 7,650 | 12,437 | 16,530 |
| 3,127 | 7,751 | 12,212 | 16,543 |
| 3,143 | 7,767 | 12,277 | 16,626 |
| 3,256 | 7,814 | 12,313 | 16,671 |
| 3,289 | 7,900 | 12,446 | 16,754 |
| 3,303 | 8,017 | 12,473 | 17,089 |
| 3,311 | 8,056 | 12,510 | 17,236 |
| 3,313 | 8,213 | 12,643 | 17,251 |
| 3,393 | 8,256 | 12,740 | 17,486 |
| 3,639 | 8,300 | 12,743 | 17,506 |
| 3,641 | 8,514 | 12,782 | 17,547 |
| 3,662 | 8,533 | 12,767 | 17,582 |
| 3,675 | 8,587 | 12,813 | 17,542 |
| 3,680 | 8,662 | 13,056 | 17,575 |
| 3,747 | 8,647 | 13,234 | 17,595 |
| 3,734 | 8,805 | 13,442 | 17,620 |
| 3,781 | 8,807 | 13,463 | 17,632 |
| 3,794 | 9,074 | 13,474 | 17,735 |
| 3,822 | 9,085 | 13,565 | 17,716 |
| 4,036 | 9,114 | 13,586 | 17,759 |
| 4,218 | 9,127 | 13,709 | 17,782 |
| 4,311 | 9,128 | 13,743 | 17,849 |
| 4,393 | 9,172 | 13,766 | 17,894 |
| 4,395 | 9,276 | 14,077 | 17,924 |
| 4,431 | 9,311 | 14,079 | 18,025 |
| 18,055 | 21,145 | 23,871 | 26,770 |
| 18,140 | 21,168 | 23,904 | 26,813 |
| 18,138 | 21,228 | 23,913 | 26,874 |
| 18,247 | 21,344 | 23,935 | 27,010 |
| 18,331 | 21,522 | 23,938 | 27,122 |
| 18,365 | 21,537 | 23,949 | 27,126 |
| 18,403 | 21,543 | 23,974 | 27,142 |
| 18,423 | 21,588 | 24,021 | 27,385 |
| 18,674 | 21,613 | 24,162 | 27,393 |
| 18,760 | 21,624 | 24,174 | 27,505 |
| 18,956 | 21,636 | 24,191 | 27,536 |
| 19,071 | 21,656 | 24,236 | 27,792 |
| 19,083 | 21,667 | 24,237 | 27,915 |
| 19,189 | 21,690 | 24,357 | 27,933 |
| 19,210 | 21,758 | 24,610 | 27,988 |
| 19,240 | 21,802 | 24,627 | 27,994 |
| 19,277 | 21,850 | 24,841 | 28,023 |
| 19,702 | 21,940 | 24,910 | 28,042 |
| 19,321 | 22,069 | 24,912 | 28,183 |
| 19,365 | 22,228 | 24,974 | 28,580 |
| 19,367 | 22,271 | 25,101 | 28,582 |
| 19,512 | 22,365 | 25,144 | 28,608 |
| 19,611 | 22,493 | 25,153 | 28,680 |
| 19,633 | 22,533 | 25,158 | 28,715 |
| 19,674 | 22,537 | 25,216 | 28,718 |
| 19,686 | 22,567 | 25,225 | 28,789 |
| 19,803 | 22,646 | 25,292 | 28,880 |
| 19,806 | 22,682 | 25,329 | 28,922 |
| 19,840 | 22,723 | 25,355 | 28,923 |
| 19,861 | 22,729 | 25,440 | 28,955 |
| 20,040 | 22,825 | 25,486 | 29,137 |
| 20,142 | 22,857 | 25,715 | 29,294 |
| 20,204 | 22,893 | 25,747 | 29,343 |
| 20,334 | 22,990 | 25,760 | 27,379 |
| 20,424 | 23,070 | 25,881 | 29,529 |
| 20,430 | 23,072 | 25,889 | 29,762 |
| 20,432 | 23,196 | 25,908 | 29,767 |
| 20,458 | 23,319 | 25,972 | 29,824 |
| 20,505 | 24,351 | 26,007 | 30,000 |
| 20,519 | 24,360 | 26,068 | |
| 20,596 | 23,419 | 26,107 | |
| 20,597 | 23,351 | 26,130 | |
| 20,695 | 23,614 | 26,211 | |
| 20,718 | 23,957 | 26,499 | |
| 20,875 | 23,834 | 26,747 | |

Le remboursement des obligations sorties au tirage du 24 décembre 1853, s'effectuera, à dater du 2 janvier 1854, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. — *Emprunt de trente millions de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon.* — MM. les porteurs de l'emprunt de 30 millions de la Compagnie d'Avignon à Marseille qui n'ont point encore opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échéant le 1er janvier prochain, sera payé, à partir du 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, n° 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12 ;

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE. — *Obligations trois pour cent.* — MM. les porteurs des obligations *trois pour cent* sont prévenus que le coupon d'intérêt de 7 fr. 50 c., échéant le 1er janvier, sera payé, à partir du 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, n° 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12 ;

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

## DU NORD. — *Paiement du dividende du janvier* 1854. — Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, pour accélérer le paiement du coupon de 16 fr. par action et de 7 fr. 50 c. par obligation, à échoir le 1er janvier prochain, et faciliter la vérification des bordereaux, les coupons d'actions et obligations pourront être, à partir du 5 décembre, déposés à la caisse de la Compagnie, place Roubaix.

Il sera délivré au déposants des numéros d'ordre qui leur donneront le droit d'opérer, à partir du recouvrement de la somme qui leur est due avant les personnes qui n'auraient pas effectué le dépôt préalable de leurs titres.

Du 2 au 12 janvier, il ne sera possible de payer que les bordereaux déposés à l'avance. Dans cette période, le dépôt des coupons continuera à s'effectuer.

Le dividende des actions et obligations sera, à la demande des porteurs, payé par anticipation sous bonification de 5 0/0 par an d'intérêt.

CHEMIN DE FER

## DE DIJON A BESANCON. — MM. les actionnaires sont prévenus que le second coupon d'intérêt, fixé à 6 fr. 75 c. par action, leur sera payé, à partir du 1er janvier 1854, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Taitbout, 52 ;

A Besançon, Grande-Rue, n° 72.

Les coupons ou certificats nominatifs d'actions pourront être déposés à la Compagnie, à partir du 20 décembre 1853.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire*,
A. GAUDE.

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST. — Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest ont l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite) que, pour accélérer le paiement du coupon de 25 fr. par obligation, à échoir le 1er janvier courant, et pour faciliter la vérification des bordereaux, MM. les propriétaires de plus de quinze obligations pourront, à partir du 15 décembre, déposer leurs coupons à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, n° 124.

Il sera délivré aux déposants des numéros d'ordre qui leur donneront droit d'opérer, à partir du 2 janvier, le recouvrement de la somme qui leur est due, avant les personnes qui n'auraient pas effectué le dépôt préalable de leurs titres.

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST, administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations d'obligations de l'émission du 26 juillet dernier, que le troisième versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 janvier 1854.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû depuis ce jour aux huit versements qui ne seront pas effectués avant le 1er février prochain.

La caisse sera ouverte de dix heures à trois heures, dans la nouvelle gare de l'Ouest, rue Saint-Lazare, n° 124.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN. — MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'art. 31 des statuts, aura lieu le 31 janvier 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie, avant le 1er janvier 1854, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur. Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

*Le Secrétaire de la Compagnie*,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A STRASBOURG. — La Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, ayant acquis la ligne de Montereau à Troyes, demande chargé du service de l'emprunt de 3,300,000 fr. émis, en 1852, par la Compagnie de Montereau à Troyes, convertie, en service se fera désormais à la caisse de la Compagnie de Strasbourg.

MM. les porteurs des obligations de cet emprunt devront, à partir du 1er janvier 1854, se présenter, de 11 heures à 3 heures, rue et place de Strasbourg, pour toucher le coupon qui va échoir.

Ils sont priés de vouloir bien, pour cette fois, présenter *les titres nouveaux*, afin que ces titres puissent être vérifiés et reconnus par la Compagnie cessionnaire.

CHEMIN DE FER

## DE LYON A GENÈVE. — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont informés que les intérêts des premier et deuxième versements, effectués dans le courant de 1853, ont été arrêtés, pour l'année 1853, à 4 fr., pour chaque action libérée de 200, conformément à l'art. 6 des statuts.

Le paiement de ces intérêts aux ayants droit sera effectué au siége de la Société, à Paris, rue Laffitte, n° 23, à partir du 6 janvier 1854.

*Le Directeur de la Compagnie*,
Aug. JORDAN.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## D'ORLÉANS.

MM. les actionnaires et les porteurs d'obligations des premier et deuxième emprunts sont informés :

1° Que les 525 actions désignées par le tirage au sort qui a eu lieu le 13 décembre dernier, et dont le capital de 500 fr. doit être remboursé en 1854, portent les numéros 110,601 à 110,700, 162,301 à 162,400, 203,601 à 203,625, 218,801 à 218,900, 231,201 à 231,300, 250,900 à 251,000 ;

2° Que les 95 obligations du premier emprunt et les 20 obligations du deuxième emprunt, de 1,250 fr., sorties aux tirages qui ont eu lieu le même jour, 13 décembre, et dont le remboursement doit être aussi effectué en 1854, portent les numéros, savoir :

Premier emprunt (1842), 1301 à 1392 ;

Deuxième emprunt (1848), 3,291 à 3,300, 3,611 à 3,620.

Les porteurs des titres désignés ci-dessus sont invités à les présenter, *à partir du 2 janvier 1854*, à la caisse centrale de la Compagnie, 4, rue Drouot, pour en toucher le remboursement.

---

CHEMIN DE FER

## D'ORLÉANS.

PREMIER ET DEUXIÈME EMPRUNT. — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations du premier et du deuxième emprunt, que les intérêts semestriels, à raison de 25 francs par obligation, seront payés à la caisse centrale, rue Drouot, 4, à partir du 2 janvier 1854.

Le dépôt préalable des coupons ou certificats nominatifs, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, sera, comme d'ordinaire, reçu, dès le 15 décembre courant, à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des certificats de dépôt.

*Le Directeur de la Compagnie,*

C. DIDION.

---

CHEMIN DE FER

## D'ORLÉANS.

*Emprunt de 1852.* — Le directeur de la Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1852, que le quatrième et dernier versement de 100 francs (réduit à 92 fr. 50 c. par la déduction de l'intérêt semestriel), est exigible le 1er janvier 1854.

Ceux de MM. les porteurs de ces titres qui n'auront pas fait ce versement *avant le 15 janvier*, seront passibles de l'intérêt de retard à 5 0/0 *à dater du 1er janvier, jour de l'échéance.*

Ce versement pourra, d'ailleurs, être effectué dès le *15 décembre courant.*

Quant à MM. les porteurs de *titres définitifs*, ils pourront aussi, dès le 15 décembre, déposer à la caisse centrale, rue Drouot, n° 4, pour toucher les 7 fr. 50 c., montant de l'intérêt semestriel de janvier, leurs coupons ou leurs certificats nominatifs, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés. Ils recevront, en échange, un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des certificats de dépôt.

*Le Directeur de la Compagnie,*

C. DIDION.

---

CHEMIN DE FER

## DE STRASBOURG A BALE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le *mercredi 25 janvier 1854*, à trois heures après midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à l'effet de délibérer :

« Sur la ratification à donner à la convention ayant pour objet la fusion de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg; ladite convention conclue en vertu des nouvelles autorisations statutaires consacrées par décret du 17 août 1853; enfin, sur toutes les mesures conséquentes de la fusion. »

MM. les actionnaires, porteurs d'au moins vingt actions, qui désireraient assister à cette assemblée, devront produire au siége social, rue Richelieu, 62, à Paris, les titres de leurs actions, deux jours au moins avant la réunion, c'est-à-dire le 23 janvier.

La production des titres pour avoir lieu, à partir du 8 janvier, de dix heures à deux heures.

Par ordre du Conseil :

*Le Secrétaire général,*

A. NOBLET.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater du 8 janvier, la somme de 2 fr. par action, montant des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853, sera payée à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures.

MM. les actionnaires sont également prévenus que, conformément à l'art. 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 150 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie au 20 février 1854.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur.

A partir du 20 février prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

*Le Président du Conseil d'administration,*

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

---

CHEMIN DE FER

## DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de cinq millions de francs, contracté par la Compagnie le 1er octobre 1848, sont prévenus que les obligations portant les numéros 3,601, 3,645, 3,669, 3,679, 3,687, désignés par le sort au tirage du 30 décembre 1853, seront remboursées à raison de 1,250 fr. chacune, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, à partir du 2 janvier 1854.

Par ordre du Conseil.

*Le Chef de l'exploitation,*

G. DE LAPEYRIÈRE.

---

CHEMIN DE FER

## DE SAINT-ÉTIENNE A LA LOIRE.

Les porteurs des obligations de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire sont informés que le paiement des intérêts de ces obligations aura lieu, à partir du 1er janvier 1854,

A Paris, chez MM. Boignes et Cie, rue des Minimes, 14 ;

A Lyon, chez M. Delahante, receveur général ;

A La Terrasse, près Saint-Etienne, à la caisse de la Compagnie.

Les obligations de l'emprunt de 300,000 fr., numéros 21, 34, 97, 125, 136, 154, 204, 205, 210, 216, et les obligations de l'emprunt de 600,000 f., numéros 7, 12, 100, 112, 139, 153, 259, 328, 444, 451, 507, 582, sorties au tirage du 10 avril 1853, seront également remboursables à partir de la même époque.

*Le Secrétaire du Conseil d'administration,*

Patrice SALIN.

---

CHEMINS DE FER

## DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon semestriel d'intérêt à 5 0/0 l'an, déterminé par les art. 43 et 50 des statuts, sera payé à dater du 2 janvier 1854.

Ce paiement comprendra :

| | | |
|---|---|---|
| L'intérêt du 2e semest. sur 250 f. | 5 fr. | » |
| Plus, pour les intérêts du 1er juin au 1er juillet sur les 150 fr. appelés le 1er juin. | » | 50 c. |
| Soit. . . . | 5 | 50 par action. |

qui seront payés, à Paris, à la caisse de la Société générale du crédit mobilier, place Vendôme, 15 ; à Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées de Tourny, 33 ; à Toulouse, chez chez MM. Jet, P. Viguerie et Ce.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire de la Compagnie,*

G. POUJARD'HIEU.

---

CHEMIN DE FER DE LA LOIRE

## D'ANDREZIEUX A ROANNE.

AVIS. — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de la Loire d'Andrezieux à Roanne sont prévenus que l'échange de leurs actions contre les obligations de la Compagnie des chemins de fer de Jonction du Rhône à la Loire aura lieu à dater du 2 janvier 1854, dans les bureaux de la Société, rue Neuve-de-l'Université, n° 18, depuis dix heures jusqu'à trois heures.

Les porteurs d'actions nominatives qui ne se présenteront pas eux-mêmes devront avoir un mandataire muni d'une procuration en brevet pour recevoir les nouveaux titres et transférer les anciens.

*Le Directeur de la Compagnie,*

A. MICHELOT.

---

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

*Caisse de dépôt des titres.* — La Compagnie reçoit dans la caisse centrale, à Paris, *sans frais*, à partir du 1er janvier 1854, le dépôt des actions et obligations (emprunt de 60 millions) 5 0/0 et obligations 3 0/0, délivrées aux Compagnies rachetées.

Les dépôts peuvent s'effectuer par l'entremise des bureaux de Marseille et de Lyon.

---

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

## DE CRÉDIT MOBILIER.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le dernier versement de 100 fr., destiné à compléter le capital des actions, doit s'effectuer au siége de la Société, place Vendôme, 15, *du 15 au 31 décembre courant.*

Le Conseil a décidé, en outre, qu'à dater du 1er janvier 1854, il sera distribué 2 1/2 0/0 sur les sommes déjà versées, formant le complément des 5 0/0 d'intérêts dont le prélèvement est autorisé par l'art. 57 des statuts, soit 9 fr. par action. Cette somme sera déduite de l'appel ci-dessus rappelé, ce qui réduit à 91 fr. par action la somme à verser du 15 au 31 décembre dernier.

Aux termes des statuts, le dividende de l'année ne peut être réglé que par l'assemblée générale qui doit avoir lieu en avril.

---

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant le mois de décembre dernier, autorisé des prêts pour une somme de 3,350,800 fr., qui, avec ceux autorisés précédemment, porte la totalité des prêts à 41,506,600 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant le mois de décembre, 337,500 fr. aux Sociétés de Crédit foncier de Marseille et de Nevers, ce qui porte à 1,052,400 fr. les avances faites à ces Sociétés, contre dépôts de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu pendant le mois de décembre 8,137,200 fr. de demandes.

---

## A VENDRE OU A LOUER,

Une USINE située à Saint-Nicolas, près Senlis (Oise), à huit kilomètres de la station de Saint-Leu, chemin de fer du Nord. Chute d'eau de la force de vingt-quatre chevaux, moteur neuf avec arbre de couche.

S'adresser à Me MICHELET, notaire à Senlis.

---

SOCIÉTÉ

## DES TOURBIÈRES DE FRANCE.

36, RUE VIVIENNE. — AVIS. — Le dividende de 5 fr. par action de 250 fr., voté par l'assemblée générale, sera payé, avec les intérêts du semestre, au siége de la Société, à partir de ce jour, de midi à quatre heures.

Digitized by Google

COMPAGNIE

## DES MINES DE MOUZAIA.

Le gérant a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'ils sont invités à se réunir, le mercredi 18 janvier, à trois heures, salle Sainte-Cécile, pour apurer le compte de liquidation de la précédente gérance, ordonnancer le paiement du premier coupon du bail passé avec la *Société fermière*; fixer la quotité de chaque coupon pendant la durée du bail, et remplacer les membres démissionnaires du conseil de surveillance.

Pour avoir voix délibérative, il faut être porteur de cinquante actions ou plus, déposées, dix jours à l'avance, au siége provisoire de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, 45 *bis*.

---

SOCIÉTÉ FERMIÈRE

## DE LA FONDERIE DE CARONTE ET DES MINES DE LA MÉDITERRANÉE.

Le directeur-gérant a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires en retard que, conformément à l'art. 11 des statuts, la troisième versement était exigible le 15 décembre, et qu'en vertu de l'art. 17, l'intérêt est dû à 5 0/0 l'an par chaque jour de retard.

Le directeur-gérant prévient en outre qu'à partir du 15 janvier courant, dernier délai, les prescriptions du même art. 17, ordonnant la vente des titres sur *duplicata* à la Bourse de Paris, seront appliquées pour le compte et aux risques et périls des retardataires.

Les versements se font, à Paris, au siége de la Société, rue de la Victoire, 13; et, à Marseille, chez M. Musy, rue Saluta, 40.

---

COMPAGNIE DE L'OUEST

## DES CHEMINS DE FER SUISSES.

*Echange des titres. — Appels de fonds.* — A partir du 15 janvier prochain, et conformément à la résolution prise par l'assemblée générale du 23 juillet dernier, les titres provisoires de 250 fr. seront échangés contre des titres définitifs de 500 fr. au porteur, à raison de deux actions provisoires contre une action définitive libérée de 200 fr.

L'échange s'opérera sans frais contre la remise des titres provisoires accompagnés d'un bordereau signé, portant l'indication des numéros :

A Lausanne, chez M. Félix Marcel;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et C°, banquiers de la Compagnie;

A Paris, chez MM. York et C°, rue Neuve-des-Mathurins, 110;

A Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannon street.

A partir du 1er février, il sera procédé, conformément aux prescriptions des statuts, soit contre les porteurs, soit contre les souscripteurs primitifs des actions sur lesquelles le paiement des 3e et 4e dixièmes n'aurait pas été fait.

Le versement du 5e dixième devra s'effectuer en même temps que l'échange des titres, à partir du 15 janvier, et aux adresses ci-dessus indiquées, en 50 fr. par action nouvelle, sous déduction de 2 fr. 50 c. pour le semestre d'intérêts échus le 15 novembre dernier, soit 47 fr. 50 c.

Il en sera donné quittance sur l'action définitive.

Le versement du 6e dixième devra s'effectuer à partir du 15 février, au 50 fr. par action.

Les porteurs d'actions sur lesquelles les versements appelés n'auront pas été faits le 31 janvier pour le 5e dixième et le 28 février pour le 6e dixième, devront payer l'intérêt à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 15 janvier et du 15 février.

Vu l'avancement des travaux, les versements subséquents auront lieu par dixièmes de mois en mois, aux jours qui seront ultérieurement fixés.

*Le directeur de la Compagnie*,
W. FRAISSE.

Lausanne, le 12 décembre 1853.

---

## FUSÉES DE SURETÉ,

DITES MÈCHES DE MINEURS, *de MM. Bickford Darcy, Chanu et C°, à Rouen.* — Les fusées de sûreté sont employées avec un grand avantage pour conduire le feu à la charge, sans le secours de l'épinglette et de la cannette, dans les travaux à la poudre des mines, carrières et grands travaux publics.

L'administration les a fait mettre à l'étude; un rapport, écrit par M. Le Chatellier, ingénieur en chef des mines, a été inséré aux *Annales des Mines*.

Nos fusées ont obtenu la grande médaille à l'exposition de Londres.

*Fusées goudronnées*, travaux extérieurs et légèrement humides.

*Fusées blanches*, sans odeur, pour les travaux en galeries;

*Fusées Gutta Percha*, pour le tir des mines submergées;

*Cartouches imperméables*, pour mettre la poudre à l'abri de l'humidité.

DEPOT SPÉCIAL A PARIS.

---

## AUX MARCHANDS ET GRANDS CONSOMMATEURS DE FER.

La maison de commission Bailey Toms et C°, de Londres, reçoit les commandes de l'étranger et se charge de leur exécution, aux cours du jour de la réception des ordres, tant pour les fontes de fusion que pour les fers de toute description, les barres, les rails, la tôle, etc., etc.

La maison Bailey Toms et C° donne à ses correspondants des avis particuliers sur la position des marchés à fer anglais et écossais et sur le prix de la fonte et du fer rendus au littoral français.

S'adresser à G. BAILEY TOMS AND C°, Laurence-Pountney-Lane, à Londres.

---

## TOLES POUR LA MARINE.

500 tonnes de belle tôle anglaise pour la marine, à fabriquer en 1854, dans les dimensions ordinaires et sur les indications des acheteurs. Livraison à bord des navires dans un port anglais.

S'adresser par lettre à :

G. BAILEY TOMS AND C°, 27, Laurence-Pountney-Lane, London.

---

## RAILS POUR CHEMINS DE FER.

2,000 tonnes de rails et fers des premières marques du pays de Galles pour chemins de fer, à exécuter suivant les modèles de l'acheteur, pour être expédiés du pays de Galles en mars et avril prochains.

Adresser les demandes à :

G. BAILEY TOMS AND C°, commission merchants, 27, Laurence-Pountney-Lane, à Londres.

---

## LÉGISLATION DE POLICE DES CHEMINS DE FER.

Commissaires de surveillance administrative. — Leurs attributions; leurs rapports avec le public, le commerce et le personnel des Compagnies. — Par VICTOR NANCY, commissaire de première classe, auteur de divers écrits spéciaux. — Prix : 5 fr.

Se trouve, à Paris, chez Napoléon Chaix et C°, imprimerie centrale des chemins de fer, rue Bergère, 20, et à la librairie de Carilian-Gœury et V. Dalmont, quai des Augustins, 49;

Dans les départements, par l'intermédiaire des principaux libraires.

---

## TRAITÉ JURIDIQUE

DE LA

CONSTRUCTION, DE L'EXPLOITATION

ET DE LA POLICE

**Des Chemins de fer**

CONTENANT

*Commentaire des Lois et Règles de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, des Extractions de Matériaux, des Tarifs, des Transports de Marchandises, des Compétences, des Pénalités,*

PAR M. EUGÈNE PAIGNON,

Avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation.

Un beau volume de 500 pages.

PRIX : 5 FRANCS.

Les chemins de fer ont été créés de notre temps. Leurs rapports avec les divers intérêts qu'ils ont rencontrés pour s'établir ont fait naître dans notre droit un grand nombre de questions nouvelles. Déjà plusieurs de ces questions se sont produites au Conseil d'État et devant les cours souveraines; elles y ont reçu des solutions dont on peut utilement se servir pour faire aujourd'hui une monographie des chemins de fer.

L'ouvrage de M. Eugène Paignon, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, a pour but d'exposer et de résoudre toutes les questions qu'ont fait naître les chemins de fer. Il envisage ces grands établissements sous trois aspects différents :

1° A l'état de *construction*, dans les rapports qu'ils ont avec la propriété privée; et, à cette occasion, il est fait un commentaire sur les lois et les règles si délicates de l'*expropriation* pour cause d'utilité publique, et de l'*extraction* des matériaux;

2° A l'état d'*exploitation*; ici, les chemins de fer sont considérés comme des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises; toutes les questions du Code voiturin, si nombreuses et si difficiles, sont examinées et résolues; de plus, le droit nouveau pour l'établissement des tarifs de chemins de fer, qui intéresse le commerce et l'industrie, est exposé;

3° Enfin, cet ouvrage traite aussi de la compétence des tribunaux administratifs et judiciaires, et de la pénalité établie par les lois spéciales de police sur les chemins de fer.

Un livre qui embrasse tant de matières sur un sujet tout nouveau, s'adresse à tout le monde. En effet, ingénieurs, experts, avoués, avocats, financiers, industriels, commerçants, tous y trouveront des documents qu'il leur est utile de connaître.

Les titres de M. Eugène Paignon pour accomplir cette tâche résultent de sa position même, qui la place auprès des sources les plus élevées de la jurisprudence civile et administrative, et de son caractère de conseil judiciaire de plusieurs grandes Compagnies, qui lui a donné l'habitude pratique du contentieux en matière de chemins de fer. En lisant son livre, chacun appréciera si cette tâche a été bien remplie.

En vente à la Librairie centrale des Chemins de fer de MM. NAPOLÉON CHAIX ET C°, rue Bergère, 20, Paris, et chez les principaux libraires.

---

NOUVEAU GUIDE

## DE PARIS A BORDEAUX

**et dans ses environs.** — *Orné d'une Carte et de onze jolies gravures.*

Prix : Relié, 2 fr. — Broché, 1 fr. 50.

Aller de Paris à Bordeaux, c'est faire un beau voyage. On salue sur sa route de grandes villes et de beaux paysages. Au château de Savigny, on trouva le souvenir de Diane de Poitiers, l'illustre dame de beauté, nommée la plus savante des belles et la plus belle des savantes; à Etampes, c'est le nom de la duchesse d'Etampes; à Orléans, les pages historiques de Jeanne d'Arc, cette fille inspirée qui laisse sa chaumière prend une épée, et ne meurt qu'après avoir donné une couronne à Charles VII. A Chenonceaux, à Amboise, à Blois, tous les noms des grands seigneurs et des nobles dames du XVIe siècle vous apparaissent, depuis la fière Catherine de Médicis jusqu'à la malheureuse Louise de Lorraine ou de Vaudemont. A Tours, c'est Louis XI et le berceau de la royauté moderne que l'on rencontre. A Poitiers, voici l'image de Mme de Montespan et de cette femme qui réussit si bien à devenir comme elle le voulait, une femme forte, Mme de Maintenon. A Angoulême, dans ces belles campagnes de la Charente, on salue le château qui vit naître le roi de la Renaissance, le roi chevalier, François Ier. Puis, entre Angoulême et Bordeaux, voilà le fief des Vivonne, le fief des Talleyrand de Périgord, ces fiers barons avec leur orgueilleuse devise : *Rien que Dieu*. Enfin, nous voici à Bordeaux, dans cette métropole du commerce, fille des colonies et patrie adoptive des nababs de l'Amérique française.

Tous ces noms, toutes ces villes ne donnent-ils pas en réalité un tableau complet et vivant de l'histoire de France à tous les âges? L'heureux *Guide de Paris à Bordeaux* a recueilli précieusement toutes ces richesses, et il n'est pas besoin de voyager pour le lire avec le plus grand intérêt.

En vente à la Librairie centrale de MM. NAPOLÉON CHAIX ET C°, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La baisse a fait depuis huit jours des progrès considérables, et elle a rencontré très-peu de résistance. Les avis de Constantinople étaient pourtant plus favorables. On avait appris que le sultan s'était décidé à accepter les propositions des quatre puissances et à nommer un plénipotentiaire chargé de suivre les négociations pour arriver à un arrangement avec la Russie; mais les dispositions de l'empereur de Russie inspiraient de nouvelles craintes. La France et l'Angleterre ont envoyé une nouvelle note à Saint-Pétersbourg; la réponse ne peut arriver avant le 15 ou le 16 janvier.

La rente 3 0/0 était jeudi dernier à 74 35.

Le vendredi elle était tombée de 35 c. à 74.

Le samedi, de 55 c. à 73 45.

Le lundi, de 1 25 à 72 20.

Le mardi et le mercredi, le 3 0/0 est resté, comme la veille, à 72 20.

Le jeudi on a fléchi de nouveau de 75 à 71 45.

C'est par conséquent du jeudi 29 décembre au jeudi 5 janvier une baisse totale de 2 90 sur le 3 0/0.

La rente 4 1/2 0/0 a moins souffert que le 3 0/0; cette valeur donne lieu à très-peu de spéculations et elle n'a pas été entraînée par la position de la place. Elle n'a fléchi que de 1 50 à 99 75.

Au milieu d'un mouvement de baisse aussi considérable et en face des incertitudes de la question orientale, les spéculateurs les plus prudents se sont décidés à se tenir à l'écart et à ne s'engager dans aucune spéculation nouvelle. Mais il est fâcheux que quelques porteurs sérieux se soient laissés entraîner à vendre des valeurs de portefeuille, car ils courent le risque d'être obligés un jour ou l'autre de payer des prix beaucoup plus élevés pour rentrer dans leurs valeurs.

Les actions de la Banque de France, qui s'étaient tenues jusqu'alors avec une si grande fermeté et qui étaient encore cotées à 2,840 après le détachement du coupon de 84 fr., ont fléchi à 2,760; c'est une baisse de 80 fr. en huit jours.

On a détaché, hier jeudi, les coupons d'intérêt d'un grand nombre de valeurs, savoir :

Sur le Nord, 16 fr.;
Sur Lyon, 6 25;
Sur le Grand-Central, 5 fr.;
Sur Cherbourg, 2 fr.;
Sur Genève, 4 fr.;
Sur Dijon, 6 75;
Sur le Midi, 5 50;
Sur le Crédit foncier, 6 25;
Sur le Comptoir national, 15 fr.

Les coupons ont également été détachés depuis le commencement du mois sur un grand nombre d'obligations de chemins de fer : 7 50 sur celles du Nord, d'Orléans (à 3 0/0) et de Lyon à la Méditerranée (à 3 0/0); de 12 50 sur celles de Bâle, de 25; sur celles de Saint-Germain, d'Orléans (à 5 0/0) et de l'Ouest.

Les actions de chemins de fer ont été naturellement entraînées par la baisse de la rente. Toutes les lignes ont éprouvé une baisse considérable, et leurs cours actuels, comparés avec les revenus de 1853, offrent des placements de 6 à 7 0/0. Ainsi, on a fléchi sur l'Orléans de 50 fr.; sur Rouen, de 70 fr; sur le Havre, de 15 fr.; sur le Nord, de 36 50; sur Strasbourg, de 47 50; sur Lyon, de 40 fr.; sur Lyon à la Méditerranée, de 35 fr.; sur l'Ouest, de 30 fr.; sur Cherbourg, de 35 50; sur le Midi, de 32 fr.; sur le Grand-Central, de 23 75; sur Genève, de 26 25; sur Saint-Germain, de 60 fr.; sur Bâle, de 12 50; sur Besançon, de 18 25.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 29 décembre jusqu'à celle du 5 janvier.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 74 35 à 71 40, et elle est restée à 71 45, et elle a varié à terme de 74 40 à 71 30; elle est restée à 74 40.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 101 25 à 99 80, et à terme, de 101 25 à 99 75.

La Banque de France a fléchi de 2,840 à 2,760; le Crédit mobilier, de 747 50 à 675; il est resté à 678 75.

Les actions du Nord ont fléchi de 877 50 à 825, coupon détaché (25 fr.).

Strasbourg a fléchi de 815 à 765; il est resté à 770.

Lyon a fléchi de 910 à 865; il est resté à 872 50 au comptant, et à 867 50 à terme, coupon détaché (6 25).

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 750 à 720.

Orléans a fléchi de 1,175 à 1,130.

Rouen a fléchi de 1,057 50 à 1,000 au comptant, et de 1,060 à 990 à terme.

Le Havre a fléchi de 492 50 à 475 au comptant et à 480 à terme.

Saint-Germain a fléchi de 820 à 760.

Lyon à Genève a fléchi de 515 à 492 50, coupon détaché (4 fr.) au comptant, et à 487 50 à terme.

L'Ouest a fléchi de 690 à 645; il est resté à 645.

Cherbourg a fléchi de 585 à 535, coupon détaché (2 fr.).

Besançon a fléchi de 570 à 545, coupon détaché (675 fr.).

Le Midi a baissé de 627 50 à 592 50, coupon détaché (5 50), et à 587 50 à terme.

Le Grand-Central a fléchi de 520 à 492 50, coupon détaché (5 fr.); Dieppe s'est tenu à 335; Versailles a fléchi de 340 à 330.

*Samedi.* — Nouvelle baisse sans aucune reprise Toutes les valeurs ont été rapidement entraînées. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant, de 55 à 73 45, et à terme, de 50 à 73 30; le 4 1/2 0/0, de 80 à 100 70 au comptant, et de 50 c. à 100 75 à terme; le Crédit mobilier, de 6 25 à 730; le Nord, de 5 à 867 50; Strasbourg, de 1 25 à 820; Lyon, de 2 50 à 905; Lyon à la Méditerranée s'est tenu à 745. Orléans a fléchi de 10 à 1,165; Rouen, de 17 50 à 1,040; le Havre, de 1 25 à 492 50; Genève, de 7 50 à 505; l'Ouest, de 10 à 680; Cherbourg, de 18 75 à 568 75; Dijon, de 7 50 à 562 50; le Midi, de 3 75 à 615; le Grand-Central, de 2 50 à 512 50.

*Lundi.* — La bourse n'a pas été meilleure. Le mouvement a continué sans reprise sérieuse. Le 3 0/0 a fléchi au comptant, de 25 à 72 20, et à terme, de 2 c. à 72 40; le 4 1/2 0/0, de 30 c. au comptant à 100 40, et de 15 à terme à 100 60; la Banque, de 15 à 2,825; le Crédit mobilier, de 33 75 à 696 25; le Nord, de 15 à 852 50; Strasbourg, de 20 à 790; Lyon, de 15 à 890; Lyon à la Méditerranée, de 20 à 725; Lyon à Genève, de 5 à 500; l'Ouest, de 30 à 650; Cherbourg, de 15 à 545; le Midi, de 15 à 600; le Grand-Central, de 12 50 à 500; Orléans, de 20 à 1,145; Rouen, de 15 à 1,025; le Havre, de 7 50 à 485; Bâle, de 2 50 à 390; Versailles, de 5 à 535.

*Mardi.* — Les affaires étaient plus calmes; il y avait même un légère amélioration dans les cours. Le 3 0/0 s'est tenu sans variations au comptant à 72 20; il a monté à terme de 10 c. à 72 20. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 99 90, et à terme de 60 à 100; la Banque, de 25 à 2,800; le Crédit mobilier, de 1 25 à 695. Le Nord a repris de 5 à 857 50. Lyon s'est tenu à 890; Bâle, à 390; Genève, à 500; Versailles, à 335. Strasbourg a fléchi de 5 à 785; Cherbourg, de 5 à 540. Le Grand-Central a repris de 5 à 505; le Midi, de 2 50 à 602 50; Orléans, de 2 50 à 1,147 50. Dijon a fait 555. St-Germain a fléchi de 35 à 765; Rouen, de 7 50 à 1,017 50.

*Mercredi.* — Les cours étaient encore fermes sur la rente, mais les affaires étaient complétement nulles. Les chemins étaient faibles. La rente 3 0/0 a fermé sans variations au comptant à 72 15, et avec 5 c. de baisse à terme à 72 15. Le 4 1/2 0/0 a repris au comptant de 10 à 100, et de 20 c. à terme à 100 20. Le Crédit mobilier a monté de 1 25 à 696 25. La Banque a fléchi de 20 fr. à 2,780. Le Nord a monté de 2 50 à 860; Strasbourg, de 5 à 790; Saint-Germain, de 10 à 775. Orléans a fléchi de 2 50 à 1,145; Rouen, de 2 50 à 1,015. Lyon à la Méditerranée a monté de 5 à 745; le Havre, de 2 50 à 485; l'Ouest, de 875 à 658 75. Le Midi a fléchi de 2 50 à 600. Genève s'est tenu à 500; le Grand-Central, à 505; Bâle, à 390; Dijon, à 550; Cherbourg, à 545; la Teste, à 250; Versailles, à 335.

*Jeudi.* — Le mouvement de baisse a recommencé; il était attribué principalement à des exécutions. Toutes les valeurs ont été rapidement entraînées. La rente 3 0/0 a varié de 71 85 à 71 45 au comptant, et à 71 40 à terme; le 4 1/2 0/0, de 100 à 99 80 au comptant, et de 100 à 99 75 à terme. La Banque a fléchi de 20 à 2,760. Le Crédit mobilier a baissé de 16 25 à 680; les actions du Nord, de 19 à 825, coupon détaché; Strasbourg, de 20 à 70; Lyon, de 16 25 à 867 60, coupon détaché; Lyon à la Méditerranée, de 15 à 720; le Midi, de 2 à 592 50; l'Ouest, de 875 à 650; Orléans, de 15 à 1,130; Rouen, de 15 à 1,000; le Havre, de 10 à 475; Bâle, de 10 à 380; Cherbourg, de 10 à 535; le Grand-Central, de 7 50 à 472 50, coupon détaché; Lyon à Genève, de 6 à 490.

*Vendredi.* — La rente 3 0/0 est tombée à 69 95, et elle est restée à 70 fr. La rente 4 1/2 0/0 est tombée à 99 20; le Crédit mobilier est tombé de 650 à 640. Tous les chemins ont encore fléchi. Le Nord est tombé à 800; Lyon, à 850; Strasbourg, à 747 50; Orléans, à 1,100; Rouen, à 970; Lyon à la Méditerranée, à 695; Saint-Germain, à 705. Les primes pour fin janvier ont varié sur le 3 0/0 de 72 à 72 80, dont 1, et de 73 80 à 73, dont 50. Les primes, dont 10 au 15 janvier, ont varié de 825 à 840 sur le Nord, de 785 à 775 sur Strasbourg, de 887 50 à 875 sur Lyon, de 1,155 à 1,145 sur Orléans. On a fait sur le Crédit mobilier des primes au 15 janvier de 675 à 682 50 dont 20, et de 700 à 690 dont 10.

AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 31 décembre 1853 au 6 janvier 1854.

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions. | Valeur d'émiss. | Somme payée. | Intérêts et dividendes payés à chaque act pour l'année 1853. | Époques de jouissance. | Noms des lignes | Samedi 31. Compt. | Samedi 31. Terme. | Lundi 2. Compt. | Lundi 2. Terme. | Mardi 3. Compt. | Mardi 3. Terme. | Mercredi 4. Compt. | Mercredi 4. Terme. | Jeudi 5. Compt. | Jeudi 5. Terme. | Vendredi 6. Compt. | Vendredi 6. Terme. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 99 | 600.000 | 400 | tout | 11 fr. 50 p. un an | juillet 1853. | **Nord** | 867 50 | 866 25 | 852 50 | 850 | 857 50 | 835 | 860 | 860 | 875 | 885 | 860 | 795 |
| tout. | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 25 fr. 1er semestre. | juillet 1853. | **Paris à Rouen** | 1040 | » | 1025 | 1042 50 | 1017 50 | 1017 50 | 1015 | 1015 | 1000 | 990 | 970 | 990 |
| tout. | 92 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an. | mars 1853. | **Rouen au Havre** | 482 50 | » | 485 | » | 482 50 | » | 485 | » | 475 | » | 470 | » |
| tout. | 51 | 94 | 36.000 | 500 | 400 | 9 fr. 20 p. un an. | janv. 1853. | **Dieppe et Fécamp** | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | 99 | 60.000 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | juillet 1853. | **Caen et Cherbourg** | 500 | 500 | 545 | » | 540 | 550 | 545 | 545 | 535 | 545 | 525 | 530 |
| tout | 25 | 99 | 18.000 | 500 | tout | 62 fr. 50 p. un an. | janv. 1853. | **Saint-Germain** | » | 807 50 | » | » | 705 | 705 | 775 | 772 50 | 740 | 740 | 705 | 690 |
| tout. | 17 | 99 | 20.000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 6 m. | juillet 1852. | **Versailles** (r. g.) | 340 | » | 335 | » | 335 | » | 335 | » | 330 | » | 330 | » |
| 140 | » | 99 | 50.000 | 500 | 250 | 21 fr. p. un an. | avril 1853. | **Ouest** | 690 | » | 650 | » | » | 650 | 658 75 | 600 | 650 | 647 50 | 632 50 | 630 |
| tout. | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | **Paris à Sceaux** | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1110 | 1502 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 15 fr. 40 p. un an | janv. 1853 | **Orléans** | 1165 | 1162 50 | 1115 | 1140 | 1117 50 | 1147 50 | 1145 | 1142 50 | 1130 | 1130 | 1103 | 1100 |
| 617 | 660 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 31 fr. p. un an. | juillet 1853. | **Paris à Strasbourg** | 810 | 804 75 | 790 | 785 | 785 | 785 | 790 | 787 50 | 770 | 772 50 | 747 50 | 745 |
| 141 | 198 | 99 | 84.000 | 350 | tout | 11 fr. p. un an. | janv. 1853. | **Strasbourg à Bâle** | 392 50 | 392 50 | 390 | » | 390 | » | 390 | 387 50 | 390 | » | 376 | 377 50 |
| » | 175 | 99 | 32.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | juillet 1853. | **Blesme à Gray** | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 283 | 515 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 11 fr. p. un an. | juillet 1853. | **Paris à Lyon** | 905 | 900 | 890 | 887 50 | 890 | 890 | 890 | 890 | 887 50 | 870 | 850 | 847 50 |
| tout. | 100 | 99 | 40.000 | 500 | tout | 5 40 (1). | » | **Montér. à Troyes** | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | 99 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | » | **Provins aux Ormes** | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 127 | 99 | 33.200 | 500 | 350 | 5 0/0 (1). | juillet 1853 | **Dijon à Besançon** | 502 50 | » | » | » | 555 | » | 550 | » | 545 | » | 525 | 520 |
| tout. | 57 | perp. | 2.200 | 5.000 | tout | 488 fr. p. un an. | janv. 1853. | **St-Étienne à Lyon** | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | 200 | » | » | **Lyon à Genève** | 505 | 505 | 510 | » | 500 | 502 50 | 500 | 500 | 490 | 490 | 480 | 483 |
| » | » | 99 | 80.000 | 500 | 300 | 8 0/0 p. un an (5). | juin 1853. | **Lyon à la Méditerr.** | 745 | 740 | 725 | 725 | 730 | 730 | 735 | 737 50 | 720 | 722 50 | 695 | 690 |
| » | 750 | 99 | 134.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853. | **Chemins du Midi** | 643 | 640 | 600 | » | 602 50 | 613 75 | 600 | 601 25 | 592 50 | 590 | 580 50 | 575 |
| tout. | 52 | 99 | 10.000 | 500 | tout | néant. | » | **Bordeaux à la Teste** | » | » | » | » | » | » | 240 | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | 200 | 4 0/0 (1). | » | **Grand Central** | 542 50 | 512 50 | 560 | 502 50 | 505 | 505 | 505 | 505 | 492 50 | 495 | 490 | 485 |
| tout. | 40 | 99 | 12.500 | 1.000 | tout | 10 fr. par an. | février 1853. | **Naples à Castellam.** | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| tout. | 50 | 99 | 9.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an. | janv. 1853. | **Anvers à Gand** | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | **Charleroi** | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

(1) Pendant la durée des travaux.
(4) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.
(5) Plus l'intérêt à 4 0/0.

| | Samedi Compt. | Samedi Terme | Lundi Compt. | Lundi Terme | Mardi Compt. | Mardi Terme | Mercredi Compt. | Mercredi Terme | Jeudi Compt. | Jeudi Terme | Vendredi Compt. | Vendredi Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rentes** 3 0/0 | 73 45 | 73 35 | 72 20 | 72 10 | 72 20 | 72 20 | 72 20 | 72 15 | 71 45 | 71 40 | 70 10 | 70 |
| **Rentes** 4 1/2 0/0 | 100 70 | 100 75 | 100 40 | 100 10 | 99 90 | 100 | 100 | 100 20 | 99 80 | 99 75 | 99 20 | 98 70 |
| **Banque de France** | » | » | 2835 | » | 2800 | » | 2700 | » | 2700 | » | 2700 | » |
| **Crédit mobilier** | 730 | 725 | 696 25 | 695 | 695 | 695 | 696 25 | 700 | 690 | 678 75 | 640 | 642 50 |
| **Comptoir national** | 610 | » | » | » | 605 | » | 600 | » | » | » | 550 | » |
| **Banque foncière** | » | » | » | » | » | » | 500 | » | » | » | » 50 | » |
| Dº **Obligations** (Cert.) | 965 | » | 900 | » | 900 | » | 900 | » | 950 | » | 945 | » |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 31 décembre 1853 au 6 janvier 1854.

| Date de l'emprunt | Nombre d'Obligat. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émiss. | Somm. pay. à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts six mois. | Époques des tirages. | Dates des paiements. | Noms des compagnies. | 31 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851. | 150.000 | 75 ans | 335 | tout. | 500 | 7 50 | avril. | janvier juillet. | **Nord-Boulogne** | 355 | 347 50 | 347 50 | 345 | 342 50 | 335 |
| Dº. | 81.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 25 | décembre. | octobre avril. | **Paris à Lyon** | 1075 | 1075 | 1070 | 1065 | 1065 | 1056 |
| 1852. | 60.000 | 90 — | 535 | 375 | 625 | 12 50 | » | Dº | **Lyon à la Méditerranée 3 0/0** | 532 50 | 530 | 525 | 525 | 520 | 515 |
| 1852. | 181.333 | 99 — | » | tout. | 500 | 7 50 | » | janvier juillet. | Dº **Nouvelles 3 0/0** | 335 | » | 327 50 | 327 50 | 322 50 | 320 |
| Dº | 3.300 | 99 — | 975 | tout. | 1.250 | 25 | assemb. gén. | Dº | **Montereau à Troyes** | » | » | » | » | » | » |
| Dº. | 50.000 | 95 — | 500 | 375 | 650 | 12 50 | Dº | décembre juin. | **Paris à Strasbourg** | 535 | » | » | 530 | 530 | 535 |
| 1848. | 11.431 | 41 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 25 | Dº | janvier juillet. | **Saint-Germain** (nouvelles) | » | » | » | » | 1065 | » |
| Dº. | 6.201 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 25 | » | Dº | **Versailles** (r. d.) | » | » | » | » | » | » |
| 1852. | 1.405 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 25 | » | Dº | **Ouest** | » | 1030 | 1030 | 1030 | » | 1030 |
| 1853. | » | »» »» | » | » | » | » | » | Dº | Dº (nouvelles) | 1055 | 1030 | 1030 | 1030 | » | 1100 |
| 1841. | 7.219 | 30 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | Dº | **Saint-Étienne à Lyon** | » | » | » | » | » | » |
| 1850. | 8.104 | 75 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | » | Dº | Dº (2e émission) | » | » | » | » | » | » |
| 1842. | 8.000 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 25 | décembre. | Dº | **Paris à Orléans** | » | » | » | » | » | » |
| 1844. | 13.331 | 80 — | 750 | tout. | 1.250 | 25 | Dº | Dº | Dº (Nouvelles 1848) | » | » | » | » | 1065 | » |
| 1852. | 150.000 | 40 — | 340 | 240 | 500 | 7 50 | » | Dº | Dº (Nouvelles 1852) | 345 | 337 50 | 336 25 | 335 | 331 25 | » |
| 1845. | 5.867 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 20 | Dº | Dº | **Paris à Rouen** | » | » | » | » | » | » |
| 1847. | 1.905 | 68 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 25 | » | Dº | Dº (nouvelles) | » | » | » | 1070 | » | » |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 25 | Dº | mars septembre. | **Rouen au Havre** | » | » | » | » | » | » |
| 1848. | 5.000 | 87 — | 800 | tout. | 1.250 | 30 | Dº | Dº | Dº (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| 1843. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 25 | mars. | avril octobre. | **Strasbourg à Bâle** | » | » | » | » | » | » |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | 375 | 625 | 12 50 | Dº | » | Dº (nouvelles) | » | » | » | » | 515 | » |
| 1841. | 1.000 | »» »» | 300 | tout. | 500 | 12 50 | Dº | avril octobre. | **Dijon à Besançon** | » | » | » | » | » | » |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 30 décembre 1853 au 5 janvier 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes. | 30 | 31 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Nord** | 875 à 887 50 | 865 à 873 | 850 à 862 50 | 856 25 à 861 50 | 845 à 852 50 |
| **Paris à Strasbourg** | 812 50 à 825 | 810 à 815 | 797 50 à 800 | 790 à 800 | 785 à 793 75 |
| **Orléans** | 1175 à 1200 | 1175 à 1200 | 1125 à 1175 | 1125 à 1150 | 1125 à 1150 |
| **Paris à Rouen** | 1050 à 1075 | 1050 à 1075 | 1000 à 1050 | 1000 à 1050 | 1000 à 1032 50 |
| **Rouen au Havre** | 475 à 500 | 475 à 500 | 482 50 à 487 50 | 460 à 475 | 460 à 475 |
| **Lyon** | 912 50 à 918 75 | 910 à 915 | 881 25 à 883 75 | 890 à 893 75 | 892 50 à 897 50 |
| **Ouest** | » | » | » | » | » |

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Caisse Béchet, Dethomas et Cº. | 500 | 500 |
| — Leroy, de Chabrol et Cº. | 1000 | 1170 |
| Oblig. de la ville de Paris (1849). | 1000 | 1175 |
| Dº Dº (1852). | 1000 | 1175 |
| Sambre à l'Oise....Canal. | 1000 | 821 25 |
| Sambre française canalisée | 500 | 1500 |
| Ténez....Cuivre. | 100 | 97 50 |
| Vieille-Montagne....Zinc. | 250 | 510 |
| Nouvelle-Montagne....Zinc. | 1000 | 1300 |
| Meuse....Zinc. | 250 | » |
| Stolberg....Zinc. | 755 | 1302 |
| Eschweiler | 750 | 830 |
| Mouzaïa (Algérie)....Cuivre | 100 | 52 50 |
| Blanzy....Charbon | 500 | 600 |
| Chazotte....Charbon. | 1/3 20 | 510 |
| Charbonnages belges | 500 | 327 50 |
| Pont-de-Loup (sud)....Charbon. | 1000 | 200 |
| Mines de la Loire....Charbon. | 1/72315 | 500 |
| Centre-du-Flenu....Charbon. | 1000 | 105 |
| Long-Pendu....Charbon. | 500 | » |
| Épinac....Charbon. | 1/2 400 | » |
| Haute-Loire....Charbon. | 500 | 251 |
| Montchanin....Charbon. | 5000 | 3000 |
| Azincourt....Charbon. | 1/1 500 | 100 |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Écharron....Papeterie. | 1000 | 1000 |
| Essonne....Papeterie. | 1000 | » |
| Bastennes....Asphalte. | 1000 | 400 |
| Monceaux-sur-Sambre....Forges. | 1000 | 1000 |
| Aveyron (Decazeville)....Forges. | 2000 | 4000 |
| Maubeuge (Nord)....Forges. | 500 | 500 |
| Alais....Forges. | 2000 | 1750 |
| Castillon et Commentry. Forges. | 1000 | 1100 |
| Providence....Forges. | 1000 | 1105 |
| Herserange (n. libér.)....Forges. | 300 | 120 |
| Le Phénix | 750 | 1215 |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1000 | 4250 |
| Valentin-Coq....Usine. | 500 | 100 |
| Société Cail et Cº....Usine. | 500 | 685 |
| Christofle....Usine. | 500 | 915 |
| Tuyaux de Chameroy....Usine. | 500 | 840 |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 25 |
| Gaz anglais (Paris) | 2500 | 5000 |
| — français (Paris) | 500 | 945 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1275 |
| — de Belley (le libéré) | 500 | » |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 625 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 365 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | » |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | 150 |
| — d'Arles, 1re série | 100 | 90 |
| — Dº 2e série | 100 | 45 |
| — de Besançon | 450 | 325 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | » |
| — de Versailles | 500 | 375 |
| — de Cherbourg | 300 | 70 |
| Messageries impériales | 10000 | 40000 |
| — Caillard | 1000 | 870 |
| Gondoles parisiennes | 80 | 100 |
| Omnibus (Entreprise générale) | 1000 | 2250 |
| Omnibus (rive gauche) | 250 | 240 |
| Favorites....Omnibus. | 800 | 1800 |
| Hirondelles....Omnibus. | 1000 | 280 |
| Orléanaises....Omnibus. | 1000 | 775 |
| Tricycles....Omnibus. | 800 | 600 |
| Compagnie générale....Pet. voit. | 500 | 740 |
| Désirées....Pet. voit. | 500 | 575 |
| Lutéciennes....Pet. voit. | 500 | 795 |
| Sylphides....Pet. voit. | 500 | 600 |
| Générale....Ass. maritime. | 12500 | 45 0/0 b. |
| Lloyd français....Maritime. | 5000 | 15 1/2 0/0 |
| Union des Ports....Maritime. | 5000 | 13 0/0 b. |
| Mélusine....Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Sécurité....Maritime. | 5000 | 20 0/0 b. |
| Sauvegarde....Maritime. | 5000 | 12 0/0 b. |
| Océan....Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale....Incendie. | 5000 | 115 0/0 b. |
| Générale....Incendie. | 5000 | 32.500 |
| Union....Incendie. | 5000 | 57 0/0 b. |
| France....Incendie. | 5000 | 32 0/0 b. |
| Phénix....Incendie. | 1000 | 3300 |
| Providence....Incendie. | 2500 | 31 0/0 b. |
| Urbaine....Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance....Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Éventualités d'Avignon | 31 50 | » |
| — de Cette | 10 | » |
| — de Pompeux | 25 | » |
| Glaces d'Oignies....Belgique. | 1000 | 1075 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 140 |
| — de Montluçon | 500 | 140 |
| Docks | 250 | 241 50 |
| Journaux réunis | 500 | 540 |
| Haberly (Amiens) | 500 | 795 |
| Coton (Frévent) | 500 | 690 |
| Gamaches | 500 | 400 |
| Palais de Cristal | 100 | 108 75 |
| Rictier | 500 | » |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

N. 697. 18e ANNÉE. — N° 3. SAMEDI, 14 JANVIER 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements.... | 13 » | 24 » |
| Etranger..... | 16 » | 30 » |

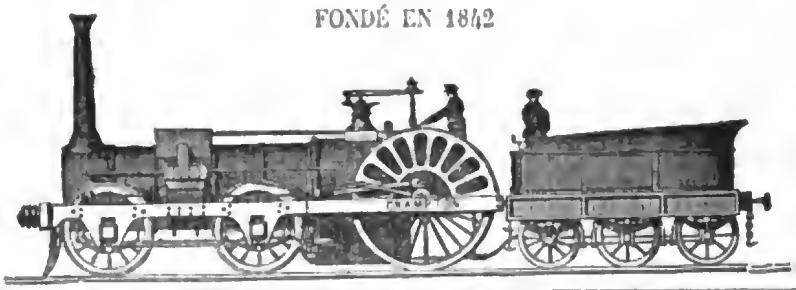
PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### *SOMMAIRE*

Situation, 17. — Chemin de fer de l'Ouest, 17. — Chemin de fer du Midi. Situation des travaux, 17. — Conseil municipal de Bordeaux, 18. — Chemin de fer de Strasbourg, 19. — Chemin de fer de Bretagne, 19. — Chemin de fer d'Orléans. Prolongement de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort. 19. — Chemin de fer du Nord. Embranchement de Saint-Valery-sur-Somme, 20. — Situation de la Banque de France, 20. — Résumé des recettes de la semaine, 21. — Avis aux actionnaires, 21. — Chemin de Paris à Nevers, 22. — Note sur l'exploitation des chemins de fer à une voie en Allemagne, 22. — Compagnie générale de navigation à vapeur, 26. — Compagnie royale de la navigation de l'Ebre, 26. — Correspondance, 26. — Recettes, 27. — Annonces, 28, 29, 30. — Chronique de la Bourse, 31. — Bourse, 32.

### Situation.

Depuis notre dernier bulletin, il n'y a pas eu de variations sensibles dans les cours. Vendredi dernier, la rente 3 0/0 fermait à 70 fr. Elle fermait hier jeudi à 70 50, en hausse de 50 c. Il est évident que la Bourse est dans l'expectative. Ainsi que nous le disait, il y a peu de jours, une notabilité financière, les faits sont peut-être à la guerre, mais le sentiment public est certainement à la paix; or, le sentiment public est aussi un fait, et un grand fait.

Nous ne pouvons que répéter ici les conseils que nous donnons quotidiennement aux nombreux clients qui viennent nous consulter. Aux cours actuels, les bonnes valeurs de chemins de fer donnent des revenus qui varient entre 6 et 7 1/2 0/0. De tels revenus peuvent s'appeler la consolation de la guerre; car on n'admettra pas certainement qu'un combat naval dans la mer Noire diminue sensiblement les transports sur les lignes d'Orléans, de Rouen, du Nord, de Strasbourg ou de Lyon.

On aurait donc, en supposant une guerre en Orient, on aurait donc, sur les bonnes lignes de chemins de fer, des revenus approchant de ceux actuels. Maintenant, on voudra bien nous accorder que si la guerre commence elle finira, et même assez promptement. Eh bien, la guerre terminée, il est incontestable que les valeurs de chemins de fer, achetées au cours actuels, bénéficieront d'un quart ou d'un tiers en sus. On aura donc joui d'un revenu de 6 à 7 1/2 0/0 et d'une augmentation de capital considérable. Qu'on nous cite une autre nature de valeurs offrant les mêmes avantages. Ajoutons que ces valeurs si profitables ont en tout temps un marché, et qu'elles participent des facilités de la monnaie; car avec des titres de chemins de fer, en vingt-quatre heures, on peut, soit par l'emprunt, soit par la vente, réaliser des capitaux. Essayez donc de réaliser en vingt-quatre heures des propriétés foncières ou des valeurs autres que celles de chemins de fer! Il n'y a que la rente qui ait le même avantage, mais avec l'infériorité d'un revenu fixe, qui diminue proportionnellement à l'élévation du capital.

Ainsi que nous l'avons dit dans notre dernier numéro, les Conseils d'administration des Compagnies du Nord et de Lyon ont annoncé l'émission d'obligations correspondant à deux emprunts, l'un de 50 millions afférant au Nord, l'autre de 11 millions afférant à Lyon, et complémentaire de l'emprunt de 80 millions émis il y a environ deux ans.

En annonçant ce double emprunt, nous exprimions le regret que les compagnies n'eussent pas choisi un moment plus opportun. La pensée d'être accusé d'avoir nui en quoi que ce soit au succès de l'opération, nous empêcha d'aller plus loin dans l'expression de nos regrets. Le résultat a malheureusement confirmé nos appréhensions, et nos craintes sur l'inopportunité de l'émission sont aujourd'hui vérifiées par les faits. Les Anglais ont un principe qui est aussi vrai en finance qu'en politique : *All in due times*, ce qui répond au proverbe français : *Tout vient à point à qui sait attendre*. Mais il faut savoir attendre. Il paraît que ce n'est pas toujours facile.

F. Solar.

### Chemin de fer de l'Ouest.

On nous annonce comme probable l'ouverture, au printemps de cette année, du prolongement du chemin de fer de l'Ouest jusqu'au Mans.

On conçoit facilement combien cette ouverture doit exercer d'influence heureuse sur les produits du chemin de fer de l'Ouest. Jusqu'ici, cette ligne importante se terminait à la Loupe, c'est-à-dire à un impasse. Le prolongement du chemin jusqu'au Mans ne se borne pas à augmenter le nombre de kilomètres en exploitation, il atteint un marché considérable, qui est le centre commercial de toute une région de la France, et doit avoir ainsi pour conséquence inévitable d'accroître les produits kilométriques sur toute la ligne en activant la circulation des voyageurs et des marchandises par les facilités et les économies offertes aux transports.

Ad. Blaise (des Vosges).

### Chemins de fer du Midi.

SITUATION DES TRAVAUX.

*De Lamothe à Bayonne.* — Les travaux sont assez avancés sur toute l'étendue du parcours du chemin de Bordeaux à Bayonne pour que l'ouverture de cette ligne importante puisse avoir lieu à la fin d'avril prochain, si les rails et le matériel nécessaire à

Digitized by Google

la pose de la voie sont livrés à la Compagnie aux époques fixées dans les marchés passés avec les fournisseurs.

*Gare de Bordeaux.* — Le Conseil municipal de Bordeaux, saisi des propositions relatives à la construction de la gare sur lequai de la Grave, vient de prendre, à une grande majorité, une délibération qui approuve le projet de la Compagnie. Le Conseil municipal a cru devoir seulement introduire dans sa délibération des conditions spéciales sur le mérite desquelles l'autorité supérieure aura à prononcer ; l'essentiel est que le Conseil municipal de Bordeaux n'ait pas trouvé d'inconvénients à l'établissement de la gare sur le quai de la Grave. — On trouvera plus loin le texte de la délibération du Conseil municipal de Bordeaux.

*De Bordeaux à Langon.* — Les travaux d'art et les terrassements seront terminés sur cette section importante avant trois mois. Le grand pont de Langon, dont la première pierre a été posée en octobre dernier par M. E. Péreire, est conduit avec vigueur.

*De Langon à Agen.* — Les travaux sont entrepris sur tous les points du parcours dont les études ont été approuvées et où il a été possible, par suite, de prendre possession des terrains pour y mettre les ouvriers.

*D'Agen à Moissac.* — Le tracé de cette section n'est pas encore complétement arrêté, ni le choix fait entre les deux systèmes, dont l'un place le chemin sur l'une des berges inoccupées du canal, et l'autre entre la berge et le canal. Les propriétaires et les autorités locales repoussent le second projet, qui a, suivant eux, l'inconvénient de réduire, sans utilité publique, l'étendue du sol cultivable.

*De Moissac à Narbonne.* — Tous les travaux de la section de Moissac à Narbonne sont adjugés ; les entrepreneurs les ont même déjà commencés sur plusieurs points.

*De Narbonne à Cette.* — Les travaux de Narbonne à Cette sont attaqués partout où les études définitives ont reçu l'approbation du gouvernement. Des instructions ont été adressées par le ministre à MM. les ingénieurs du contrôle pour les inviter à presser l'envoi de leur rapport sur les projets des ingénieurs de la Compagnie.

*De Beziers à Cette* — Après de longs débats contradictoires, et des études comparatives faites avec le plus grand soin, le comité mixte des travaux publics vient de statuer sur la question relative au tracé de la partie de cette section comprise dans la zone militaire. Le tracé par la plage, proposé par la Compagnie, a obtenu la haute approbation de la commission mixte des travaux publics. Il ne reste plus maintenant que quelques formalités administratives à remplir pour régulariser cette décision et mettre les ouvriers à l'œuvre.

*Nota.* — Nous ne terminerons pas cet exposé de la situation des travaux des chemins de fer du Midi sans démentir de la manière la plus catégorique la nouvelle mise en avant par un petit journal d'une prétendue fusion entre la Compagnie des chemins de fer du Midi et les propriétaires des mines de Nefflis. Cette nouvelle n'est pas seulement fausse, elle est ridicule.

AD. BLAISE (des Vosges).

## Conseil municipal de Bordeaux.

*Séance du 6 janvier 1854.*

PRÉSIDENCE DE M. GAUTIER AINÉ, MAIRE.

Présents : MM. Gautier, Feytit, Fauré, Léon, Charappin, Samazeuilh, Castéja, Cayrou, Balaresque, Noguey, Ferrière, Lalande, Duthil, Brunet, Alphand, Claverie, Boudias, Jabonneau, Du Périer, Valentin-Duffourq, Dupond, Collas, Cavaillon, Dubreuil, Lataste, Clémenceau, Beaufils, Arman, Damas, Roulle, Mérillon, Puydebat.

M. Balaresque, au nom de la commission spéciale, donne lecture d'un rapport fort étendu sur la question de l'emplacement qui doit être assigné à la gare du chemin de fer du Midi. La commission, à la majorité de quatre voix contre trois, avait été d'avis de placer la gare sur la place de Grave, à la hauteur de la rue des Allamandiers, mais en imposant expressément certaines conditions. La Compagnie des chemins du Midi n'a pas souscrit aux conditions stipulées par la commission. Voici les propositions qu'elle a faites.

« La Compagnie s'engage à mettre à la disposition » de la ville de Bordeaux une somme fixe et à forfait » de cinq cent mille francs, qui recevrait la destination suivante :

» 1° Contribution pour les travaux de dégagement » à exécuter par la ville dans les quartiers qui avoisinent la gare, selon les dispositions qu'il conviendra » au conseil municipal d'adopter ;

» 2° Règlement par la ville de toutes les indemnités qu'elle jugerait à propos d'allouer aux occupants des chantiers et autres établissements ou » constructions existant sur le terrain que doit occuper la gare et pour les terrains nécessaires au » nouvel emplacement des chantiers, — les dépenses » matérielles de déplacement des chantiers, ateliers, » outillage, hangars, clôture, resteront à la charge de » la Compagnie, qui les effectuera elle-même ou en » paiera le montant à dire d'experts.

» La ville ne devra, dans aucun cas, concourir aux » dépenses à faire pour la rectification de la rive » gauche du fleuve, dragage du banc de sable, construction du perré, pavage de la chaussée, remblai » du terrain pris sur le fleuve pour les nouveaux » chantiers et entretien du chenal. — Ces travaux » seront l'objet d'un arrangement entre l'Etat et la » Compagnie.

» Les ateliers principaux de réparation et d'entretien du matériel de la Compagnie seront établis à » Bordeaux. »

Par suite de la non acceptation faite par la Compagnie des conditions proposées, la commission s'est de nouveau trouvée divisée, et à la majorité de quatre voix contre trois, regardant le rejet des conditions comme motif déterminant de ne pas placer la gare sur les terrains de la Grave, elle propose la délibération suivante :

« Le conseil rejette les plans proposés pour l'établissement de la gare du chemin de fer du Midi sur » la place de la Grave, et émet le vœu que cette gare » soit établie sur l'emplacement de l'hospice des Enfants-Trouvés.

Après une discussion fort prolongée, à laquelle prennent part MM. Alphand, Boudias, Castéja, Cayrou, Clémenceau et autres membres, les conclusions du rapport sont mises aux voix au scrutin secret, réclamé par trois membres. Elles sont rejetées par dix-huit voix ; quatorze voix se sont prononcées en leur faveur.

Plusieurs membres expriment le désir qu'il soit fait une exposition bien précise des conditions desquelles la majorité du conseil fait dépendre l'établissement de la gare a la Grave. M. Balaresque donne lecture du projet de délibération suivant formulé dans le rapport qu'il a présenté :

« Vu les lettres de M. le préfet de la Gironde et de « M. le ministre des travaux publics ;

» Vu les plans remis par la Compagnie des chemins » de fer du Midi, la note explicative et le mémoire qui » les accompagne ;

» Vu les différents mémoires, lettres et pétitions » adressés au conseil municipal ;

» Après avoir entendu le rapport de sa commission » spéciale ;

» Considérant que l'emplacement de la place de » la Grave proposé pour la gare des chemins de fer » du Midi présente des avantages incontestables » par sa position centrale et la facilité de ses » abords ;

» Considérant que l'établissement de nouveaux quais » sur la rive gauche du fleuve en amont du pont, » devient indispensable par suite de l'extension que » le chemin de fer doit apporter dans la navigation » fluviale ;

» Considérant l'état précaire des chantiers de construction et l'avantage de leur procurer un emplacement plus favorable sous le double rapport de » l'étendue et du tirant d'eau ;

» Considérant, quant aux travaux à exécuter soit » par la construction d'une digue en rivière, soit par » l'usage de la machine à draguer, que le conseil municipal est incompétent à juger de leur mérite et de » l'influence qu'ils pourraient exercer sur le régime du » fleuve ;

» Considérant que la dépense de ces travaux, comme » celle des nouveaux quais, rues et places à créer doit » être supportée par la Compagnie ;

» Considérant que les indemnités de toute espèce ou » frais de translation de chantiers doivent rester à la » charge de la Compagnie ;

» Considérant qu'il importe au plus haut degré à la » ville de Bordeaux que les ateliers de la Compagnie » soient placés dans le périmètre de la ville et dans le » quartier de la Paludate,

» Par ces motifs, le conseil délibère :

» Art. 1er Le conseil donne un avis favorable aux » plans de la Compagnie des chemins de fer du Midi » pour l'établissement de la gare sur la place de la » Grave aux conditions suivantes :

» L'extrémité nord de la gare ne dépassera pas le » côté sud de la rue des Allamandiers, dont l'alignement rectifié sera déterminé par la ville.

» 2° L'établissement des digues projetées, l'enlèvement du banc de sable, l'établissement des nouveaux » chantiers, les travaux de dragage et autres pour » maintenir constamment dans le fleuve le tirant d'eau » nécessaire pour qu'en tout temps les navires de la » plus grande dimension puissent être lancés, seront » exécutés aux frais de la Compagnie, qui devra aussi » prendre à sa charge les frais d'établissement du quai » incliné et le pavage du terre-plein de 25 mètres qui » devra régner dans toute la longueur de la gare.

» 3° Les chantiers actuels ne seront évacués que six » mois après que les chantiers nouveaux auront été » mis en état de recevoir des navires en construction.

» 4° La Compagnie prendra à sa charge les indemnités de toute nature qui pourront être dues tant à » cause de l'établissement de la gare que de celui des » nouveaux chantiers, que du déménagement des » chantiers actuels et de leur translation dans les » nouveaux terrains.

» 5° Pour éviter l'encombrement auprès de la gare, » l'espace compris entre le chevet de l'église Saint-» Michel, la rue des Faures, la rue des Allamandiers » et la place de la Grave, sera, aux frais de la Compagnie, converti par la ville en une place publique, » nivelée et pavée. Cette place devra être livrée à la » circulation au moment où la Compagnie prendra » possession de la gare.

» 6° Pour établir une communication facile entre » la gare et la porte des Capucins, les rues des Allamandiers, Planterose et Clare, seront élargies jusqu'à douze mètres. Cette opération sera faite par la » ville, aux frais de la Compagnie.

» 7° La rue Anpérie sera, de même manière, conduite de l'extrémité sud de la gare au cours Saint-» Jean.

» 8° La partie est de la rue Anpéric, longeant » l'extrémité sud de la gare, devra former une large » voie pavée pour mettre en communication le quai » nouveau avec le quai de Paludate, aux frais de la » Compagnie, qui devra également faire établir une » passerelle latéralement au passage à niveau pour » faciliter la circulation des piétons.

» 9° La Compagnie prendra l'engagement absol

Digitized by Google

» d'établir, dans le quartier de la Paludate et dans le » périmètre de Bordeaux, tous ses grands ateliers de » construction et de réparation de machines et de » voitures.

» Art. 2. L'avis favorable donné par le Conseil » municipal est formellement subordonné à l'accom- » plissement par la Compagnie des obligations impo- » sées par l'article précédent.

» Art. 3. Le conseil municipal, n'entendant rien » préjuger sur le mérite des travaux à exécuter en » rivière, s'en rapporte complétement, à cet égard, » au jugement éclairé du conseil général des ponts » et chaussées et lui donne expressément son avis » favorable au projet de la Compagnie, à la décision » des ingénieurs chargés de ses examens.

» Art. 4. Dans le cas où les plans soumis ne fus- » sent pas admis par l'autorité supérieure ou bien » que les modifications énumérées dans l'art. 1er de la » présente délibération ne fussent pas autorisées par » l'Etat et formellement consenties par la Compa- » gnie, le conseil est d'avis que la gare des chemins » de fer du Midi soit établie sur les terrains occupés » en ce moment par les bâtiments de l'hospice des » Enfants-Trouvés sans dépasser l'alignement est. »

Le projet de délibération est mis aux voix et adopté à une forte majorité.

## Chemin de fer de Strasbourg.

Nous avons sous les yeux le récit jour par jour, heure par heure, des difficultés considérables éprouvées et surmontées victorieusement par la Compagnie de Strasbourg, dans le service de sa ligne, du 30 décembre au 6 janvier. C'est un spectacle plein d'intérêt que celui de l'industrie et de l'énergie humaine aux prises avec les éléments et réussissant à les dompter à force d'intelligence, de courage et de dévouement.

Dans la journée du 30, la neige tombait abondamment et un vent violent la poussait sur la voie. Le train n° 24, arrivé à Varangeville, fut obligé de suspendre sa marche, la neige apportant à son passage une résistance qui s'accroissait de minute en minute. Les ouvriers et employés du chemin se mettent aussitôt à l'œuvre et ouvrent la voie. Le train continue sa marche et arrive à Commercy.

Le soir, une tempête furieuse éclate entre Nancy et Lunéville. Tous les trains sont arrêtés. Le train n° 30 reste en détresse près de Saint-Phlin. Aussitôt on transporte par tous les moyens possibles des ouvriers sur les points encombrés. On demande des hommes au maire de Varengeville; mais, à minuit, le mauvais temps devient tel, que tous les efforts deviennent inutiles, et l'on remet les travaux au lendemain.

Le 31 au matin, 300 hommes et de nombreux ouvriers auxiliaires sont sur la voie; mais la violence de la tempête est telle que tout ce qu'on peut faire est de maintenir la circulation entre Nancy et Paris et Nancy et Forbach.

Le 2 janvier, on parvient enfin à rétablir le service sur une voie entre Nancy et Strasbourg. On fait des services spéciaux entre Bar et Commercy pour enlever la neige qui menace encore d'encombrer ce point; mais à six heures du soir, une tempête des plus violentes s'élève, et l'on apprend dans la nuit que les voies sont de nouveau obstruées entre Nancy et Varangeville, entre Avricourt et Sarrebourg, entre Commercy et Bar-le-Duc, etc.

Le 3 janvier, les trains 66 et 68 restent engagés dans 2 mètres de neige. A la faveur d'une éclaircie dans la matinée, les nombreux travailleurs réunis sur les points obstrués achèvent le déblaiement; à midi, les voies sont dégagées entre Châlons et Bar, mais un fort éboulement de neige encombre de nouveau la tranchée de Cornelle. On ne parvient à rétablir la circulation que le soir, et sur une seule voie seulement. Le 4 et le 5, la neige a continué à tomber. Cependant, à force d'efforts, la circulation a pu être maintenue.

Il serait trop long de citer tous les traits de courage et de présence d'esprit qui ont signalé les agents de la Compagnie pendant ces jours difficiles. Nous nous bornerons à en mentionner un seul. On jugera des autres par celui-ci :

Lundi, 26 décembre, par un froid des plus rigoureux, le mécanicien Chalumel faisait le service entre Nancy et Strasbourg. Ce mécanicien, qui tient à honneur ne n'être jamais en retard, s'aperçut que le joint d'une pompe de la machine était percé par suite de la gelée et que la marche allait être compromise. Il se tint alors sur la rampe de la machine, s'appliquant à empêcher les fuites d'eau. Il fut obligé pour cela de laisser sa main découverte et exposée au froid pendant plus d'une heure, et lorsqu'il arriva à Strasbourg, il avait trois doigts de la main droite gelés. On a craint pendant quelques jours qu'il ne fallût faire l'amputation.

De tels actes parlent d'eux-mêmes. Le corps des employés de chemin de fer est une véritable armée où se nourrissent les traditions de l'honneur et du devoir. Ce ne sont pas seulement des employés, ce sont des soldats de l'industrie, ils méritent ce titre à tous égards!

F. Solar.

*P. S.* Voici des détails dont nous pouvons garantir l'exactitude, sur l'importance et l'étendue de l'encombrement de la ligne de l'Est par les neiges.

La violence du vent a chassé les neiges dans les tranchées du chemin de fer de Paris à Strasbourg et de l'embranchement de Sarrebruck, de manière à y former des encombrements de 1 à 2 mètres de hauteur sur toute la largeur de ces tranchées.

Les principaux points envahis sont :
Entre Châlons et Vitry-le-François;
De Nançois-le-Petit (près Bar) à Lérouville;
De Commercy à Toul;
De Nancy à Varangeville;
A Avricourt;
Tranchée de Gondrexange;
Vers Hommarting;
De là à Saverne;
Sur l'embranchement, à Remilly et à Saint-Avold.

Partout on a cherché à débarrasser au moins une voie en rejetant sur l'autre les neiges amassées, et celles qui y étaient incessamment chassées.

On peut évaluer le développement de ces envahissements à plus de 20 kilomètres de longueur, la largeur moyenne à 6 mètres, et la hauteur à 1 mètre 50 cent. au moins, soit 180,000 mètres cubes.

Mais il est à remarquer que dans la plupart de ces tranchées les encombrements se sont succédé pendant deux à trois jours, au fur et à mesure qu'on les enlevait, et qu'ainsi, le volume de neiges déplacées a été de plus de 400,000 mètres cubes!

## Chemin de Bretagne.

Une demande a été adressée au gouvernement par une Compagnie pour obtenir la concession du réseau breton. Nous ne connaissons pas les conditions auxquelles cette proposition a été faite, et nous ne pensons pas qu'une compagnie puisse se charger de cette concession à une condition inférieure à celle résultant de la loi de 1842; et encore avec la clause de ne faire qu'une voie, tant que les recettes brutes ne dépasseraient pas 18,000 fr. par kilomètre.

G. Lenoir.

## Chemin de fer d'Orléans.

PROLONGEMENT DE POITIERS A LA ROCHELLE ET A ROCHEFORT.

Nous donnons ci-après la situation des travaux et des études du chemin de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort, d'après les renseignements que nous avons pu nous procurer auprès de la Compagnie.

Tous les projets de la section de Poitiers à Niort ont été approuvés par M. le ministre des travaux publics, et ils ont été adjugés à des entrepreneurs qui ont déjà exécuté de grands travaux, et qui présentent toutes garanties pour la bonne et prompte exécution des ouvrages.

La longueur de cette première section du chemin est de 73 kilomètres, et elle a été divisée en huit lots dont les dépenses, pour les terrassements et les ouvrages d'art, s'élèvent ensemble à 5,500,000 fr.

Presque tous les propriétaires ont consenti à l'occupation immédiate de leurs terrains; les ateliers ont pu être ouverts immédiatement entre Poitiers et Saint-Maixent, et ils vont être étendus jusqu'à Niort.

Les terrassements et les approvisionnements, commencés aujourd'hui sur plusieurs points, ont été un moment retardés par les neiges et le froid, mais ils reçoivent chaque jour une nouvelle impulsion, et les ouvriers du pays, appelés les premiers, ont leur travail assuré sur ces grands chantiers.

Tous ces travaux, jusqu'à Niort, doivent être terminés en octobre 1855.

Depuis plusieurs mois, les usines fabriquent les rails et les coussinets; la fourniture des traverses vient également d'être assurée pour le mois d'octobre 1855; et l'on peut

Digitized by Google

regarder, aujourd'hui, comme certain que l'ouverture de la première section, de Poitiers à Niort, aura lieu vers le milieu de l'année 1856.

Le projet de détail de la Rochelle à Rochefort, par Puydrouard et Ciré, sur une longueur de 34,600 mètres, est terminé et va être soumis, ces jours ci, à M. le ministre des travaux publics.

Le projet de Niort à Puydrouard, qui complète l'ensemble du chemin de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort, doit être terminé et présenté dans le mois de février prochain.

POSE DE LA SECONDE VOIE SUR LA LIGNE DE BORDEAUX.

La pose de la seconde voie, entre Poitiers et Angoulême, est poussée avec vigueur; elle sera terminée, à ce qu'on nous assure, pour le 15 février prochain, mais, dans tous les cas, avant le 1er mars.

On s'occupera ensuite de poser la seconde voie entre Châtellerault et Port-de-Piles, afin de partager également, par une section à double voie, la distance entre Poitiers et Tours. Déjà le ballast est répandu entre les deux points que nous venons d'indiquer; la pose des rails commencera sous très-peu de temps.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemin de fer du Nord.

EMBRANCHEMENT DE SAINT-VALÉRY-SUR-SOMME.

Le projet de décret relatif aux conditions spéciales à la concession déjà faite l'année dernière à la Compagnie du Nord, du chemin de fer de Noyelles à St-Valery, paraît définitivement arrêté; en voici la substance:

Il est fait concession à la Compagnie du Nord d'un chemin de fer de Noyelles à Saint-Valery, aux clauses et conditions stipulées dans la convention du 19 février 1852, approuvée par le décret du même jour, et plus spécialement dans le paragraphe 4 de l'art. 1er, le paragraphe 2 de l'art. 2, l'art. 3 et le paragraphe 2 de l'art. 6 de ladite convention, à l'exception de la condition relative à la plus-value des terrains appartenant à des tiers, au bénéfice de laquelle la Compagnie a déclaré renoncer.

Les délais fixés pour l'exécution des travaux par le paragraphe 2 de l'art. 2 précité courront à dater du présent décret.

La Compagnie se conformera au tracé adopté par la commission mixte des travaux publics dans son avis du 24 octobre 1853, et approuvé par l'administration. L'estacade à claire voie destinée à conserver le jeu alternatif des marées dans la partie supérieure de la baie de la Somme, aura au moins 1,300 mètres de longueur.

L'emplacement de cette estacade sera déterminé par l'administration.

Il ne pourra être apporté aucune modification à cet ouvrage sans l'autorisation préalable de l'administration.

Les ouvrages spéciaux qui pourront être exécutés ultérieurement pour franchir le barrage éclusé et pour atteindre le quai de Saint-Valery, sur la rive gauche de la Somme, ne devront apporter aucun empêchement à la navigation dans le port de Saint-Valery et dans le canal conduisant à Abbeville.

En exécution du décret du 19 février 1852, il est fait abandon à la Compagnie du Nord, sous la réserve des droits des tiers, des terrains domaniaux situés dans la baie, en amont du chemin de fer, qui seront soustraits par les travaux dudit chemin à l'invasion des eaux.

La Compagnie ne pourra obtenir l'autorisation d'établir une prise d'eau dans la Somme qu'après qu'elle en aura indiqué l'emplacement et le volume, et lorsque l'administration, après l'accomplissement des formalités voulues, aura reconnu la possibilité d'autoriser cette prise d'eau en conciliant les intérêts de la navigation et ceux de l'agriculture.

Cette prise d'eau ne sera accordée qu'à la charge d'une redevance et à titre temporaire et révocable, conformément à la loi du 16 juillet 1850.

La Compagnie fera procéder pendant l'exécution des travaux du chemin de fer, au bornage contradictoire des terrains bordant la baie en amont du chemin de fer, afin de constater et de limiter les droits des riverains.

Ce bornage se fera aux risques et périls de la Compagnie et sans l'intervention du domaine.

La Compagnie ne pourra apporter aucune modification dans les terrains non renclos, ni entreprendre aucun endiguement sans y avoir été préalablement autorisée.

Aucun terrain ne pourra être endigué avant d'avoir atteint au moins le niveau de la haute mer de morte eau.

Les travaux d'endiguement ne pourront commencer avant que le plan d'endiguement ait été soumis à l'examen des ingénieurs du département et approuvé par l'administration.

La Compagnie ne pourra exercer aucun droit sur les terrains qui lui sont abandonnés aux termes de l'art. 3, tant qu'ils ne seront point endigués.

Les chemins qui existent sur les terrains concédés, et dont la conservation sera jugée nécessaire par l'autorité compétente, seront maintenus libres par la Compagnie dans les dimensions qui seront déterminées par le préfet.

Jusqu'à ce que les terrains concédés soit en culture, la Compagnie sera tenue, en outre, de souffrir, sans indemnité, l'ouverture des nouveaux chemins que l'administration supérieure jugerait nécessaire d'ouvrir à travers ces terrains.

G. Lenoir.

## Situation de la Banque de France.

Nous avons sous les yeux la situation de la Banque de France au 12 janvier 1854.

Le numéraire en caisse, tant à Paris que dans les succursales, s'élève, au 12 janvier, à 294 millions; il s'élevait au 8 décembre à 316 millions. — Diminution : 22 millions.

L'année dernière, à pareille époque, la diminution de l'encaisse sur le mois précédent avait été de 29 millions.

Le portefeuille au 12 janvier est de 402 millions. Il était au 8 décembre de 384 millions. — Augmentation : 18 millions.

Les avances sur actions et obligations de chemins de fer s'élèvent au 12 janvier à 84 millions; elles s'élévaient au 8 décembre à 88 millions. — Diminution : 4 millions.

La circulation des billets de la Banque au porteur est, au 12 janvier, de 643 millions; elle était, au 8 décembre, de 632 millions. — Augmentation : 11 millions.

Les comptes courants des particuliers s'élèvent, au 12 janvier, à 152 millions; ils s'élevaient, au 8 décembre, à 156 millions. — Diminution : 4 millions.

Le compte courant créditeur du Trésor se solde en sa faveur, au 12 janvier, par 48 millions; il se soldait, au 8 décembre, par 59 millions. — Diminution : 11 millions.

En résumé, on trouve entre les deux situations au 12 janvier 1854 et au 8 décembre 1853, les différences suivantes :

| | | |
|---|---|---|
| *Diminution* de l'encaisse. | 22 | millions. |
| *Augmentation* du portefeuille. | 18 | — |
| *Diminution* des avances sur chemin de fer. | 4 | — |
| *Augmentation* de la circulation des billets. | 11 | — |
| *Diminution* des comptes courants des particuliers | 4 | — |
| *Diminution* du compte créditeur du Trésor. | 11 | — |

F. Solar.

## Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 12 janvier 1854.

ACTIF.

| | |
|---|---|
| Argent monnayé et lingots.... | 294,693,441 94 |
| Numéraire dans les succursales. | 93,195,767 » |
| Effets échus hier à recouvrer ce jour..... | 473,778 78 |
| Portefeuille de Paris, dont 69,190,776 fr. 59 c., provenant des succursales..... | 188,570,047 22 |
| Portefeuille des succursales, effets sur place..... | 214,395,367 » |
| Avances sur lingots et monnaies | 1,412,400 » |
| Avances sur lingots et monnaies dans les succursales..... | 2,526,093 » |
| Avances sur effets publics français..... | 34,657,036 10 |

Digitized by Google

| | | |
|---|---|---|
| Avances sur effets publics français dans les succursales... | 41,289,419 | » |
| Avances sur actions et obligations de chemins de fer..... | 65,240,000 | » |
| Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales..... | 49,332,824 | » |
| Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848..... | 70,000,000 | » |
| Rentes de la réserve ..... | 10,000,000 | » |
| Rentes, fonds disponibles..... | 55,453,580 | 37 |
| Hôtel et mobilier de la Banque | 4,000,000 | » |
| Immeubles des succursales... | 3,837,039 | » |
| Intérêts dans les comptoirs nationaux d'escompte ..... | » | » |
| Dépenses d'administration de la Banque et des succursales... | 62,790 | » |
| Divers..... | 1,886,095 | 66 |
| | 975,015,379 | 07 |

PASSIF.

| | | |
|---|---|---|
| Capital de la Banque..... | 91,250,000 | » |
| Réserve de la Banque..... | 12 980,750 | 14 |
| Réserve immobilière de la Banque | 4,000,000 | » |
| Billets au porteur en circulation, de la Banque..... | 501,619,200 | » |
| Billets au porteur en circulation, des succursales..... | 141,496,675 | » |
| Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales..... | 6,891,204 | 63 |
| Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales... | 9,000,173 | » |
| Compte courant du Trésor créditeur ..... | 48,424,110 | 48 |
| Comptes courants de Paris.... | 126,316,024 | 48 |
| Comptes courants dans les succursales..... | 26 461,242 | » |
| Dividendes à payer..... | 2,983,796 | 25 |
| Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales. | 1,302,372 | 75 |
| Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales | 1,289,106 | 12 |
| Rentrées excédant l'évaluation des effets en souffrance..... | 24,616 | 44 |
| Divers..... | 976,108 | 08 |
| | 975,015,379 | 07 |

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

*Le Gouverneur de la Banque,*

Comte D'ARGOUT

## Résumé des recettes de la semaine.

Les bulletins des recettes hebdomadaires que nous publions cette semaine se rapportent, les uns à la dernière semaine de 1853, les autres aux premiers jours de 1854 ; il nous a été impossible, cette année encore, d'obtenir que les compagnies consentissent à adopter une forme et une époque uniformes pour la publication de leurs recettes ; c'est là cependant une mesure bien simple à prendre et bien utile pour les actionnaires et pour les capitalistes qui veulent comparer entre eux les résultats des différentes lignes.

Ainsi qu'il était facile de s'y attendre, les recettes que nous publions aujourd'hui ne présentent pas d'augmentations importantes sur la période correspondante de 1853 ; pour quelques lignes même il y a diminution ; mais cette faiblesse générale a une cause bien connue, la rigueur du froid, qui a diminué les voyages dans une proportion énorme, et l'envahissement à peu près général des voies de fer par les neiges. Nous publions aujourd'hui des détails particuliers à cet envahissement sur le chemin de Strasbourg, qui a été le plus maltraité; mais les autres lignes, pour avoir moins souffert, n'ont pas moins eu de très-grandes difficultés à vaincre.

Le chemin de fer de Lyon, qui a subi la plus forte réduction comparative, doit ce triste privilége à ce qu'il est demeuré presque complétement séparé de son terminus méridional Lyon, par l'interruption totale de la navigation sur la Saône

Voici du reste le résumé des bulletins que nous publions dans ce numéro.

| *Lignes.* | *Recettes brutes.* | *Augment. s.* 1853 *Totale* | *0/0.* |
|---|---|---|---|
| | 1re Catégorie (1). | | |
| Orléans | 606,157 » | 83,305 | 15.7 |
| | 2e Catégorie (2). | | |
| Nord | 539,026 » | 10,378 | 1.9 |
| Rouen | 158,015 » | 1,172 | 0.7 |
| | | *Augment. s.* 1852 *Totale* | *0/0* |
| Bâle | 78,579 » | 2,476 | 3.2 |
| Méditerranée (1re Section) | 105,057 » | 755 | 0.7 |
| Loire St-Étienne a la Loire | 46,034 » | 3,783 | 8.9 |
| | | *Diminution s.* 1853 *Totale* | *0/0.* |
| Lyon | 244,522 » | 82,857 | 25.3 |
| Havre | 63,739 » | 2,000 | 3.1 |
| Ouest | 95,926 » | 307 | 0.3 |
| Strasbourg | 278,804 » | 65,605 | 19.0 |

Ad. Blaise (des Vosges).

(1) Chemins exploitant des sections nouvelles.

(2) Chemins exploitant le même nombre de kilomètres.

# AVIS AUX ACTIONNAIRES.

## Opérations courantes.

### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Paris a Rouen. — Assemblée générale le 31 janvier 1854, rue d'Amsterdam, 11, à 3 heures après midi.

Déposer vingt actions pour y assister.

Strasbourg a Bâle. — Assemblée générale le mercredi, 25 janvier 1854, à trois heures après midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour délibérer sur la ratification de la convention de fusion de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg avec Paris à Strasbourg.

Pour y assister, déposer 20 actions rue Richelieu, 62, à Paris, au moins deux jours d'avance.

Mulhouse a Thann. — Assemblée générale extraordinaire le 30 janvier, à 3 heures, palais Bonne-Nouvelle, à Paris.—Objet de la réunion : Modifications à apporter aux statuts.

### APPELS DE FONDS.

Orléans. — Depuis le 1er janvier 1854, quatrième et dernier versement de 100 fr. sur les obligations de l'emprunt de 1852 (réduit à 92 fr. 50 par la déduction de l'intérêt semestriel). A défaut de versement avant le 15 janvier, l'intérêt sera dû à 5 0/0.

Grand-Central de France — Deuxième versement de 50 fr. par action du 10 au 25 février 1854. Intérêt à 5 0/0 à partir du 10 février, pour chaque jour de retard. Echange des actions nominatives en actions définitives au porteur, libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 10 février prochain, les actions nominatives ne seront plus transférables.

Le versement ci-dessus et l'échange des titres à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 heures à 3 heures. On paie aussi l'intérêt 4 0/0, 5 fr. par action, à partir du 1er janvier.

Dieppe et Fécamp.— Versement de 25 fr. par action du 5 au 20 janvier 1854, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

L'intérêt à 5 0/0 par an est dû pour chaque jour de retard, et sera exigé à partir du 21 janvier 1854.

Ouest. — A partir du 15 janvier 1854, rue Saint-Lazare, 124, troisième versement de 250 f. sur les obligations émises au 26 juillet 1853. L'intérêt à 5 0/0 l'an sera dû depuis le 15 janvier pour chaque jour de retard.

Caen et Cherbourg. — Versement de 150 fr. par action, le 20 février 1854.

A défaut de versement, l'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû pour chaque jour de retard.

### SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Nord.—Emission de 75,000 obligations nouvelles de 500 fr., portant 15 fr. d'intérêt, jouissance du 1er janvier 1854, et remboursables à 500 fr., en 73 annuités. L'émission sera faite à 335 francs, dont 135 payables comptant.

Les autres versements se feront comme il suit : 100 fr. le 1er juillet 1854: 100 fr. le 1er janvier 1855. On pourra souscrire par anticipation. Il sera bonifié, dans ce cas, un escompte de 3 0/0 l'an. Les obligations seront données de préférence aux actionnaires du Nord dans la proportion des actions qu'ils possèdent.

Lyon.—Emission de 11,840 obligations, solde de l'emprunt de 80 millions précédemment

Digitized by Google

émis, et portant 50 francs d'intérêts, payables le 1er avril et le 1er octobre.

Le remboursement aura lieu en 50 années, à 1,250 fr., à partir de 1856.

L'émission aura lieu jusqu'au 20 janvier, à 1,050 fr., jouissance du 1er octobre 1853. On verse 250 fr. de suite. 800 francs seront versés ainsi qu'il suit : 200 fr. le 1er avril 1854; 200 fr. le 1er juin 1854; 200 fr. le 1er août 1854; 200 fr. le 1er octobre 1854, avec faculté d'escompte à 4 0/0 l'an.

## PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse et Journal des chemins de fer. — Depuis le 2 janvier 1854, paiement du 1er coupon d'intérêt (10 fr. par action) dans les bureaux de la Société, rue Richelieu, 85.

Orléans. — Premier et deuxième emprunts. Depuis le 2 janvier 1854, paiement des intérêts semestriels, 25 fr. par obligation, rue Drouot, 4. Paiement des 7 fr. 50 de l'intérêt semestriel des titres définitifs échu en janvier.

Nord. — Coupon de 16 fr. par action, et de 7 fr. 50 par obligation.

Du 2 au 12 janvier 1854, il ne sera possible de payer que les bordereaux déposés à l'avance.

Le dépôt des coupons continuera à s'effectuer pendant ce temps.

Strasbourg. — Depuis le 1er janvier le coupon des obligations de l'emprunt de 3,300,000 fr. de Montereau, est payé de onze à trois heures, rue et place de Strasbourg, à la Compagnie ; on est prié de présenter cette fois les *titres mêmes*, afin que ces titres puissent être vérifiés et reconnus par la Compagnie cessionnaire.

Paris a Lyon. — Depuis le 2 janvier 1854, on paie, rue de Provence, 47, le 3e coupon de dividende représentant seulement l'intérêt semestriel à 5 0/0 sur 250 fr. versés (soit 6 fr. 25 par action).

Méditerranée. — Paiement depuis le 2 janvier 1854, du coupon d'intérêt 7 fr. 50 des obligations 3 0/0, échu le 1er janvier 1854 ; à Marseille, à la gare ; à Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux ; à Paris, 23, rue Laffitte.

Les porteurs de l'emprunt de 30 millions d'Avignon à Marseille qui n'ont point opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions du chemin de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échu le 1er janvier 1854, est payé, depuis le 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, no 23; à Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12 ; à Marseille, à la gare.

Ouest. — Depuis le 1er janvier 1854, paiement des coupons de 25 fr. des obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite).

Paris a Caen et Cherbourg. — A dater du 8 janvier 1854, paiement des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853 (soit 2 fr. par action), rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures. (*Voir aux versements.*)

Strasbourg a Bale. — Depuis le 31 décembre, paiement du coupon du deuxième semestre des obligations de Wissembourg.

Lyon a Genève. — Rue Laffitte, 23, depuis le 6 janvier 1854, paiement des intérêts du premier et du deuxième versement de 1853, fixé à 4 fr. par action libérée de 200 fr., sur la présentation des titres, à Paris, 23, rue Laffitte; sur dépôt des titres, à Londres, Capel-Court ; à Genève, 9, Corraterie ; à Lyon, au syndicat des agents de change.

Dijon a Besançon. — Le 2e coupon d'intérêt, fixé à 6 fr. 75 c. par action, est payé depuis le 1er janvier 1854, à Paris, rue Taitbout, 52; à Besançon, Grande-Rue, 72.

Saint-Étienne a la Loire. — Le paiement des intérêts a lieu depuis le 1er janvier 1854 :

A Paris, chez M. Boignes et Ce, rue des Minimes, 14 ;

A Lyon, chez M. Delahante, receveur général ;

A la Terrasse, près Saint-Etienne, à la caisse de la Compagnie.

Les obligations de l'emprunt de 300,000 fr. nos 21, 34, 97, 125, 136, 154, 204, 205, 210, 216 et les obligations de l'emprunt de 600,000 fr. nos 7, 12, 100, 112, 139, 153, 259, 328, 441, 451, 567, 582, tirées le 10 avril 1854, sont remboursées depuis la même époque.

Grand-Central de France. — (*Voir* aux appels de fonds).

Chemin de fer du Midi et canal latéral a la Garonne. — Le coupon semestriel d'intérêt à 4 0/0 l'an, soit 5 fr. par action sur 250 fr. versés, plus les intérêts des 1er juin et 1er juillet sur les 150 fr. appelés le 1er juin, soit 50 c., est payé depuis le 2 janvier 1854, à Paris, place Vendôme, à la caisse générale de la Société du Crédit mobilier : à Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allée de Tourny, 33; à Toulouse, chez MM. J. et P. Vignerie et Ce.

Crédit mobilier. — Depuis le 1er janvier 1854, distribution de 2 1/2 0/0 sur les sommes déjà versées, soit 9 fr. par action, place Vendôme, 15.

Crédit foncier. — Distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action, de 10 à 3 heures, depuis le lundi 2 janvier 1854, rue Taitbout, 37.

Banque de France. — Le dividende du deuxième semestre de 1853 est fixé à fr. 84 par action. Il est payé à bureau ouvert, depuis le 2 janvier courant, sur l'émargement de MM. les actionnaires ou de leurs fondés de pouvoir. On devra présenter les titres

Comptoir national d'escompte. — Paiement de l'intérêt 3 0/0, soit 15 fr., à partir du 2 janvier 1854.

## ÉCHANGE DE TITRES.

Compagnie générale [illegible] des titres provisoires [illegible] à Paris, [illegible] janvier 1854; [illegible] rets à 4 0/0 [illegible].

Pour opérer le dépôt [illegible] présenter soi-même ou [illegible] dont le modèle est à la disposition des actionnaires dans les bureaux de la compagnie.

Le bureau des transferts sera ouvert de 10 heures à 3 heures à partir du 25 janvier.

Gray a Saint-Dizier. — Le délai de l'option est expiré.

Andrezieux a la Loire. — Échange des actions contre des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, depuis le 2 janvier 1854, rue Neuve-de-l'Université, 18, de dix à trois heures.

Saint-Étienne a la Loire. — Échange des actions contre des obligations de la Compagnie de jonction de Rhône et Loire, depuis le 26 décembre 1853.

Chemin de fer Grand-Central. — (*Voir* aux appels de fonds.)

## AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Orléans. — Les 525 actions sorties au tirage du 13 décembre portent les numéros suivants : 110,604 à 110,700, — 162,301 à 162,400, — 203,604 à 203,625, — 218,801 à 218,900, — 231,201 à 231,300, — 250,901 à 251,000.

Les 95 obligations de 1er emprunt (1842) de 1,250 fr. portent les numéros 1,301 à 1,395.

Les 20 obligations du 2e emprunt (1848) de 1250 fr. portent les numéros 3,291 à 3,300, — 3,611 à 3,620.

Remboursement depuis le 2 janvier 1854, rue Drouot, 4.

Rouen au Havre. — Rue d'Amsterdam, 11, depuis le 2 janvier 1854, remboursement à 1,250 fr des nos 3,601 — 3,645 — 3,669 — 3,679 — 3,687, des obligations de 5 millions du 1er octobre 1848.

Saint-Étienne a Lyon. — Remboursement depuis le 1er janvier 1854 des obligations tirées au sort le 26 novembre.

Lyon a la Méditerranée. — Voir aux annonces les numéros des 134 obligations sorties au tirage du 24 décembre.

C. Devina.

---

## Chemin de Paris à Nevers.

Une commission a été nommée, au ministère des travaux publics, pour examiner toutes les questions qui se rattachent au chemin de Paris à Nevers. Deux Compagnies sont en présence : l'une représentée par MM. Darblay et Montalivet, propose de faire le chemin par Corbeil; la seconde Compagnie, ayant à sa tête MM. Héquet et Hetteau d'Orgny, offre de s'embrancher sur Fontainebleau.

G. Lenoir.

---

## Note sur l'exploitation des chemins de fer à une voie en Allemagne.

M. [illegible] Mathieu, ingénieur, sous-chef de l'exploitation du chemin de fer du Nord, a lu à la dernière séance de la Société des ingénieurs civils une note concernant le service des chemins à simple voie en Allemagne.

Cette question étant actuellement à l'ordre du jour, nous reproduisons textuellement cet intéressant travail pour mettre les hommes spéciaux à même de se familiariser avec le système suivi chez nos voisins.

Ad. Blaise (des Vosges).

M. le Ministre des travaux publics vient d'instituer une commission d'enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sécurité de la circulation sur les chemins de fer.

Au nombre des questions posées aux délégués des Compagnies, se trouvent naturellement celles concernant l'exploitation des chemins à simple voie; mais, comme jusqu'ici aucun service de cette nature n'a été installé en France que sur une petite échelle et même d'une manière tout à fait temporaire sur quelques lignes, il n'est pas probable que la commission recueille sur ce sujet des renseignements complets et satisfaisants. Il serait néanmoins regrettable, dans l'intérêt du développement du réseau français, par

Digitized by Google

conséquent dans celui de l'industrie et de la prospérité du pays, que les résultats d'une expérience faite dans des conditions défavorables, puissent faire mettre en doute la possibilité de faire en toute sécurité un service à une seule voie. Ce serait préparer la ruine de toutes les entreprises récemment concédées, pour lesquelles l'économie d'établissement est le premier élément de succès.

Le service à simple voie offre, sans contredit, des difficultés qu'on ne rencontre pas dans l'exploitation des lignes à double voie; mais admettre qu'on ne puisse y organiser un service sûr et régulier, c'est méconnaître les résultats obtenus dans des pays voisins, où depuis des années, l'exploitation à une voie fonctionne sur une très grande échelle.

L'Allemagne offre à cet égard un vaste champ d'exploration : sur les 8,235 kilomètres dont se compose actuellement le réseau germanique, 6,600 kilomètres, c'est-à-dire 80 0/0, sont exploités à simple voie. Ce serait d'ailleurs à tort qu'on croirait que la circulation sur ces lignes est sans importance : elles relient entre elles des villes telles que Cologne, Hambourg Brême, Berlin, Stettin, Dantzig, Posen, Breslau, Prague, Vienne, Munich, qui toutes forment des centres industriels considérables et par conséquent donnent naissance à des transports de voyageurs et de marchandises comparables à ceux qui ont lieu sur certains parcours des chemins de premier ordre en France. Presque sur tous les chemins, les convois circulent de nuit, et sur quelques-uns on trouve une organisation de trains à grande vitesse qui se rapproche de celle des chemins de Rouen, du Nord et de Strasbourg.

Sur le chemin de fer de Cologne à Minden, par exemple, d'une longueur de 272 kilomètres, les trains express effectuent leur trajet en 5 h. 35 ; c'est une vitesse moyenne de près de 50 kilomètres et une vitesse en marche de 68 à 70 kilomètres à l'heure. Le parcours kilométrique journalier des trains est de 4,000 kilomètres en moyenne.

Le nombre des accidents a été jusqu'ici tout à fait insignifiant en Allemagne, et ce n'est qu'exceptionnellement que quelques-uns d'entre eux ont pu être attribués au système d'exploitation à simple voie.

A côté de ces heureux résultats obtenus dans un pays limitrophe, nous assistons en France au développement d'une tendance de l'opinion publique à déprécier outre mesure le service sur une voie, ou, du moins, à lui faire imposer des restrictions telles, que tout développement du trafic y deviendrait impossible. Il y a donc opportunité à donner quelques détails sur l'exploitation actuelle des lignes allemandes.

Ces renseignements feront ressortir que, si jusqu'ici on n'a pas trouvé en France toutes les garanties de sécurité désirables dans un service à simple voie, c'est qu'installé presque toujours seulement d'une manière provisoire et précipitée, il n'a pas été pourvu de signaux spéciaux, dont l'emploi aurait été superflu dans le service à double voie qui devait lui succéder.

En Allemagne, il n'en a pas été de même. L'exploitation à simple voie devant rester définitive, les Compagnies ont fait tous les sacrifices pour la doter successivement des aménagements perfectionnés, capables d'assurer la sécurité, la régularité et le développement de la circulation.

Pour répondre au besoin du moment, les renseignements que j'ai recueillis en Allemagne sont classés de façon à les adapter aux questions posées dans le programme d'enquête, concernant l'exploitation à simple voie. Je rappellerai ici ces questions, mais en intervertissant l'ordre dans lequel elles ont été posées :

« 1° L'exploitation sur une seule voie n'exige-t-elle » pas des modifications dans le système des signaux ? »

« 2° N'entraîne-t-elle pas un usage plus régulier, » plus fréquent du télégraphe? »

« 2° Signale-t-on les trains de proche en proche et » de station en station au moyen du télégraphe élec- » trique? »

« 4° Comment évite-t-on la rencontre des trains » marchant en sens contraire? »

« 5° Comment va-t-on au secours d'un train mar- » chant en sens contraire? »

« 6° A quelle règle soumet-on la circulation des » trains spéciaux ou extraordinaires dans l'exploita- » tion sur une seule voie? »

« 7° Arrive-t-il souvent que le télégraphe électrique » éprouve des perturbations? A quelle cause ces per- » turbations sont-elles dues? Quelles mesures prend- » on pour assurer le service lorsqu'elles ont lieu? »

« 8° Fait-on usage pour l'exploitation à une seule » voie d'un système consistant à faire accompagner » tous les trains entre les points de croisement par » un pilote, ou à les faire remorquer par une ma- » chine-pilote qui revient ensuite au point de dé- » part? »

Enfin, subsidiairement, pour les chemins à double voie :

« 9° Quelles mesures prend-on lorsqu'il y a néces- » sité, pour cause de réparation, d'exploiter momen- » tanément une partie de la ligne sur une seule » voie? »

### 1° *L'exploitation sur une seule voie n'exige-t-elle pas des modifications dans le système des signaux?*

L'exploitation des lignes à simple voie exige des signaux complétement différents et beaucoup plus compliqués que ceux en usage sur les chemins à double voie. Sur ces derniers, les trains pouvant toujours être expédiés, sans qu'on ait besoin de se préoccuper de l'arrivée des trains venant en sens opposé, les signaux n'ont d'autre but que de commander l'attention, le ralentissement ou l'arrêt. Il y a généralement deux catégories de signaux : les uns sont fixes, les autres mobiles. Les signaux fixes sont placés, sous forme de disques, aux abords des stations, des bifurcations et de tous les obstacles locaux. Ils sont complétement indépendants les uns des autres, et destinés seulement à couvrir un train arrêté ou à en interdire le passage. Les signaux mobiles sont donnés avec le drapeau rouge le jour, la lanterne à trois feux de couleurs variables la nuit (blanc, vert, rouge). Pour les temps de brouillard, ou lorsqu'on ne peut rester sur la voie pour faire les signaux, on se sert, en outre, sur quelques lignes, de pétards.

Sur les chemins à simple voie, les signaux ont d'autres conditions à remplir : un train ou machine ne pouvant partir d'une station intermédiaire ou garage sans être annoncé et sous connaître la marche du train venant en sens opposé, il faut, non-seulement, que les signaux puissent, comme dans un service à double voie, commander *l'attention, le ralentissement ou l'arrêt*, mais encore : 1° indiquer de proche en proche le sens de la marche des trains ; 2° avertir des modifications survenues ou à faire dans les garages de trains par suite de retard ; 3° appeler au besoin une machine de secours.

Les signaux à transmettre à distance se donnent, sur les chemins allemands, par un appareil fixe, espèce de télégraphe aérien, qui est placé le long de la voie. Sa construction est à peu près la même sur toutes les lignes. Il se compose d'un mât de 9 mètres à 10 mètres de hauteur, en échelle de perroquet ; l'extrémité supérieure du mât porte sur un axe perpendiculaire à la ligne des rails deux bras peints en rouge et formés de lames de fer disposées en jalousies pour alléger le poids et offrir moins de résistance au vent. Ces bras sont manœuvrés par un garde, à l'aide d'un tirage en fils de fer qui lui permet de leur faire prendre à volonté, soit isolément, soit simultanément, des positions horizontales ou verticales, ou bien des directions inclinées à 45°, tantôt au-dessus, tantôt au-dessous de l'axe de rotation. Six combinaisons suffisent toujours pour la transmission des signaux du jour. Le prix d'un de ces mâts est de 172 fr.

Sur quelques chemins, tels que ceux de Breslau, d'Anhalt, et de Hamm à Cassel, dans le but de faire apercevoir aux mécaniciens le plus loin possible les signaux indiquant la voie *libre, le ralentissement ou l'arrêt*, on a compliqué la disposition du mât d'un gros ballon en osier, peint en rouge, qui glisse sur une tringle, et qu'on fixe en haut, au milieu ou en bas, selon que l'on veut faire un des trois signaux locaux. Sur le chemin de Brunswick, on a adapté dans le même but, au sommet du mât, un disque rouge en tôle qu'on tourne à volonté, soit perpendiculairement, soit parallèlement à la voie.

Les signaux d'arrêt ne se font sur aucun chemin allemand à l'aide de pétards.

La disposition des signaux de nuit est très-variée. Chaque chemin a pour ainsi dire son système. Sur le chemin rhénan, on place les lanternes dans des chapelles ménagées dans les maisons de gardes ; sur d'autres, on les accroche contre des poteaux spéciaux, ou deux l'une à côté de l'autre, ou deux l'une au-dessus l'autre, ou trois à angle droit. Sur les chemins de construction plus récente, tels que celui de Cologne à Minden, les lanternes sont à feu blanc, vert et rouge, et elles s'emploient combinées deux à deux. On les applique contre le mât même, de manière à présenter toujours leur feu du côté opposé à la direction du train attendu.

Les télégraphes aériens ont l'inconvénient d'obliger les gardes à se tenir dans le voisinage des mâts et d'en augmenter notablement le nombre, car ces télégraphes, pour se prêter efficacement à la transmission sûre et prompte des signaux, doivent être assez rapprochés les uns des autres pour que le mécanicien ait toujours un signal en vue. Aussi, leur espacement ne dépasse-t-il jamais 400 à 500 mètres.

L'entretien de la voie gagne à cette multiplicité de gardes, mais elle constitue une charge très-onéreuse pour l'exploitation.

### 2° *N'entraîne-t-elle pas un usage plus fréquent et plus régulier du télégraphe?*

Les télégraphes aériens ont un autre inconvénient plus grave et plus sérieux, celui d'être complétement inefficaces en temps de brouillard ou de neige. Depuis deux ans, on a heureusement suppléé à leur insuffisance par l'application des courants électriques.

Cette innovation a permis de régénérer complétement le service à simple voie; les gouvernements étrangers ont laissé sans entraves à l'intelligence des Compagnies, le soin d'approprier l'emploi du télégraphe aux besoins si variés, si compliqués, je dirai si instantanés des chemins de fer en général et de ceux à simple voie en particulier.

Dans toute l'Allemagne, le télégraphe électrique est mis à la libre disposition des administrations de chemin de fer ; c'est en grande partie à cette sage libéralité que les chemins à simple voie doivent, en Allemagne, la précision et la sécurité de leur exploitation.

L'Etat a accordé aux Compagnies de faire desservir les appareils par leurs propres employés, et c'est à juste titre. La première condition de sécurité dans une exploitation de chemin de fer, c'est que le personnel ne reçoive qu'une seule et même impulsion. Les stationnaires de télégraphe sont préposés à un service trop intimement lié à celui de la circulation des trains pour qu'ils ne relèvent pas directement du chef de l'exploitation.

Les seules restrictions qu'on ait imposé aux administrations de chemins de fer, sont : de n'affecter le télégraphe électrique qu'aux besoins du service, d'informer l'Etat du choix des appareils et de se soumettre au contrôle des commissaires royaux qui visitent de temps à autre les registres d'inscription des dépêches.

### 3° *Signale-t-on les trains de proche en proche et de station en station à l'aide du télégraphe électrique?*

L'organisation adoptée est généralement celle-ci : les stations principales, ainsi que les stations intermédiaires, communiquent entre elles au moyen d'appareils alphabétiques de Siemens ou de Kramer ; les trains correspondent à volonté, avec les stations où se trouvent des machines de réserve, à l'aide d'appareils télégraphiques mobiles, et en outre, les stations signalent à tous les gardes-ligne, de proche en proche, le départ de tous les trains à l'aide de *grosses sonneries* adaptées extérieurement à la partie supérieure de leurs guérites, sonneries qui font retentir un nombre déterminé de coups de cloche lorsqu'un train marche dans la direction du nord, et un nombre de coups double lorsqu'il se dirige dans le sens opposé, ou *vice versâ*. Sur le chemin de Cologne à Minden, par exemple, on sonne douze fois quand un train marche de Cologne à Minden, et vingt-quatre fois quand il se dirige de Minden à Cologne, en laissant un court intervalle entre la première et la seconde série de douze coups.

Il en résulte une telle différence de temps dans la durée du tintement, que les gardes n'ont, pour ainsi dire, pas besoin de compter la nombre de coups de cloche pour en reconnaître la signification.

Ce dernier mode de communication est un perfectionnement récent, auquel a conduit l'inefficacité des télégraphes aériens, en temps de brouillard ou de

Digitized by Google

neige. Il a une large part dans les améliorations qui se sont produites sur les chemins à simple voie. Les sonneries électriques fonctionnent, d'ailleurs, concurremment avec les télégraphes aériens, qu'on oblige les gardes à manœuvrer pour traduire au mécanicien les avis qu'ils ont reçus et tenir constamment en éveil tous les agents de la voie; seulement on a réalisé sur toutes les lignes de notables économies en les éloignant davantage les uns des autres. Les intervalles ont été portés de 600 mètres à 800 et 1,100 mètres.

Les sonneries électriques sont d'une construction très-simple : deux timbres en fonte concentriques, sont suspendus, l'un au-dessus de l'autre, à la partie supérieure de la guérite, et abrités par un petit toit. Ils sonnent sous l'action de deux marteaux qui se meuvent par l'intermédiaire d'un mécanisme se rapprochant de celui du tourne-broche à poids, dont le balancier est mû par un électro-aimant relié au fil de ligne. La grande roue de transmission de mouvement porte, à son pourtour, un nombre de boutons correspondant au nombre de sons de cloche qu'on veut obtenir pour un tour de roue. Ces boutons font basculer deux leviers qui, à l'aide d'un tirage en fil de fer, font frapper les marteaux.

L'emploi des deux timbres a pour but la production de coups doubles très-rapprochés. Je joins ici, pour la parfaite intelligence du mécanisme, un croquis de l'appareil. La dépense d'une sonnerie est de 245 fr., toute posée. Celles qui ne donnent que des coups simples, et qui, par suite, n'ont qu'un timbre et qu'un marteau, ne coûtent que 202 fr.

Les sonneries sont, ou à courant continu, ou à courant intermittents. Le système à courant intermittent est généralement préféré, parce qu'il n'entraîne pas l'obligation d'avoir un fil spécial : il permet d'utiliser le même fil pour les relations des petites stations entre elles. Ce résultat économique s'obtient en réglant la palette de l'électro-aimant de chaque guérite, de telle sorte que le courant qui suffit à la correspondance de deux stations voisines, *soit trop faible* pour produire le déclanchement du mécanisme des sonneries, qui demandent, pour être mises en mouvement, l'addition d'une pile supplémentaire pour renforcer le courant.

Les courants intermittents offrent, d'ailleurs, cette autre économie, de consommer beaucoup moins de sulfate de cuivre que les courants continus.

Quand on veut faire mouvoir les sonneries sur une ligne à courant intermittent, il faut que la station voisine mette le commutateur en communication avec la terre, pour que le circuit ait lieu, sans que ni le récepteur ni la sonnerie soient soumis à des actions magnétiques trop fortes, qui les dérégleraient complétement.

Avec les appareils à courant continu, il faut que les deux stations interrompent simultanément le courant. La disposition des appareils, dans l'un ou l'autre cas, reste la même, à la position des crochets d'embrayage près. Quel que soit donc le système, et c'est là une heureuse obligation, il faut qu'il y ait entente préalable entre deux stations consécutives pour la mise en mouvement des sonneries.

L'entretien des appareils se résume, pour les gardes, à surveiller le mécanisme, pour qu'aucun corps étranger ne gêne les rouages; à remonter le poids, et, en hiver, à faire tomber la neige qui pourrait se fixer sur les timbres ou gêner le jeu des marteaux.

Sur le chemin de Cologne à Mecden, les stations pourvues d'appareils télégraphiques fixes ne sont, en général, éloignées les unes des autres que de 10 kilomètres; les sonneries sont régulièrement placées sur la ligne principale, de 900 en 900 mètres; il en résulte que le nombre de gardes avertis simultanément ne dépasse jamais 9 ou 10. Ils peuvent donc, sans inconvénient, aussitôt l'avis donné du départ d'un train, fermer les barrières, car la circulation sur les passages à niveau n'est jamais arrêtée pendant plus de 5 à 8 minutes avant l'arrivée du convoi.

Les sonneries ont encore une autre destination que celle d'annoncer le départ des trains : elles servent aux gardes de signal d'alarme, lorsque la voie présente un danger à la circulation, ou que de prompts secours sont nécessaires. Pour ces cas, évidemment exceptionnels, les gardes ont ordre de faire marcher à la main les marteaux des cloches, de manière à frapper trois coups dans l'intervalle de 15 secondes. Le bruit arrive très-facilement au garde suivant, placé à environ 1 kilomètre, et le signal se répète, de proche en proche, jusqu'à la station voisine.

### 4° *Comment évite-t-on la rencontre des trains marchant en sens contraire?*

Les règlements prévoient aussi le cas où, par une circonstance fortuite, un malentendu, le signal du départ d'un train dans un sens est suivi, peu après, du signal annonçant un train lancé dans l'autre direction.

Les prescriptions portent que, dans ce cas, le garde chez lequel arrivent en premier ces avis contradictoires doit faire immédiatement, et aux deux trains à la fois, le signal d'arrêt, qui se transmet de garde en garde.

Lorsque les deux trains ont été arrêtés, on les fait avancer prudemment l'un vers l'autre, et les conducteurs-chefs se mettent d'accord sur le choix de celui des deux trains qui doit rétrograder, après avoir pris, bien entendu, toutes les mesures nécessaires.

Ce sont là des précautions bonnes à indiquer, mais qui, heureusement, n'ont reçu et ne recevront probablement jamais d'application.

Il n'en est pas de même des précautions qui doivent présider aux modifications à introduire dans les points de garages en cas de retard des trains. Elles ont une importance très-grande, car ces perturbations dans le service peuvent se reproduire journellement, et le moindre malentendu entraîne avec lui de très-graves conséquences. Les règlements donnés à cet égard sont très-clairs, très-explicites, et les termes en sont tellement identiques pour les diverses lignes, qu'on est fondé à penser que ces prescriptions ont été arrêtées d'un commun accord.

En voici la traduction :

« Lorsque, par suite de retards dans la marche des trains, on se sert du télégraphe pour modifier leurs croisements prévus, on observe les mesures suivantes :

» Celle des stations d'où le train doit partir doit d'abord interpeller la station vers laquelle le train se dirige par une dépêche ainsi conçue :

« Le train de voyageurs n° / Le train de marchandises n° / Le train spécial } peut-il partir pour?

« La station interpellée, lorsqu'elle veut donner son consentement au départ, doit répondre :

« *Oui*, le train de voyageurs n° / — le train de marchandises n° / — le train spécial } peut partir pour....

« En cas de refus, la rédaction de la dépêche doit être :

« *Non*, le train de voyageurs n° / — le train de marchandises n° / — le train spécial } ne peut partir.

« Ainsi ce n'est que lorsque la station vers laquelle un train doit avancer, a donné son consentement formel à la modification apportée au croisement des trains, que le train peut quitter la station où le croisement normal devait se faire.

« Toute dépêche concernant le croisement de train, et en général toute dépêche pouvant, par un malentendu, occasionner un accident, doit être donnée en toutes lettres, sans aucune abréviation, et la station destinataire ne doit pas seulement répondre *compris*, mais faire une réponse qui soit la répétition, mot à mot, de la dépêche, comme il est indiqué dans les exemples ci-dessus. »

Il existe dans tous les postes télégraphiques d'Allemagne une disposition extrêmement ingénieuse, représentée sur la planche ci-annexée, pour parer, autant que possible, aux inconvénients qui pourraient résulter de l'absence momentanée de l'employé de service.

Un commutateur est fixé contre le pêne de la serrure de la porte du poste. Quand l'employé est présent, ce commutateur dirige le courant dans les petites sonneries du poste; mais quand il a besoin de s'absenter, il donne, en sortant, un tour de clef à la porte et, par ce mouvement, le commutateur se place de telle sorte que le courant se dirige directement vers une grosse sonnerie de garde, placée au dehors du poste, qui retentit pour avertir les employés lorsqu'une dépêche arrive.

Avant l'établissement du télégraphe, les changements de croisements se faisaient à l'aide de mâts à signaux; on retenait à la station précédente le train qui, par suite de retard, ne pouvait arriver à l'heure prescrite à la station suivante, où devait avoir lieu le croisement, et la retenue du train était signalée de proche en proche jusqu'à la station voisine, par une combinaison réglementaire des bras du télégraphe aérien, voulant dire : *le train ne part pas.*

En général, sur les chemins d'Allemagne, les croisements de train n'ont lieu que dans les stations, et non sur des voies d'évitement situées entre deux gares.

### 5° *Comment va-t-on au secours d'un train sans courir le risque d'un choc?*

Les règles données ci-dessus pour opérer avec sécurité des changements dans le croisement des trains en cas de retard, seraient incomplètes si elles ne prévoyaient un autre embarras de service qui peut aussi se représenter fréquemment, l'arrêt d'un train nécessitant l'appel d'une machine de secours.

Dans tous les pays, sur les chemins à deux voies, les machines de réserve *vont d'office*, après les délais prescrits, au-devant des trains attendus, et elles peuvent le faire en toute sécurité, sans crainte de collision, puisqu'elles suivent une voie différente de celle affectée à la marche du train arrêté ou en retard.

Sur les chemins à une voie, il n'en est pas ainsi : les machines de secours doivent nécessairement marcher à contre-sens du train attendu; l'envoi *d'office* d'une machine de réserve ne serait donc pas sans inconvénient. Aussi sur tous les chemins de fer d'Allemagne, sans exception, la machine de secours ne peut-elle se déplacer que sur des signaux déterminés ou une demande transmise par le télégraphe, le tout sur l'ordre du chef de train en détresse.

Sur le chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Cologne, la demande d'une machine de secours se fait exclusivement à l'aide d'un appareil télégraphique portatif. Tous les trains en sont munis.

Leur maniement est très-facile par suite de l'adoption pour les relations des *stations principales* entre elles, *du système à courant continu*. La communication s'établit en interrompant le courant qui dessert les deux stations. Pour le faire commodément, le fil a été posé de telle sorte que, sur toute la ligne, il passe dans l'intérieur des guérites de gardes; une règle en fer, fixée par deux vis de pression, établit la jonction entre les extrémités du fil qui traverse la guérite. Quand le conducteur veut se servir de son appareil, il le transporte dans la maison d'un garde et enlève la règle en la dévissant. L'interruption du courant met immédiatement en mouvement les sonneries des deux stations voisines; le conducteur accroche aussitôt après l'appareil contre la tablette disposée à cet effet, et indique, par un tour de manipulateur, celle des deux stations attaquées avec laquelle il veut correspondre. Celle non interpellée reste muette en se mettant sur terre, et la correspondance s'établit librement entre le conducteur et le poste désigné par lui. Quand la transmission est terminée, il donne le mot *repos*, décroche son appareil et revisse la règle pour rétablir la communication entre les deux stations.

Le transport de l'appareil dans une maison de garde est peut-être un embarras; mais comme elles ne sont éloignées les unes des autres que d'un kilomètre au plus, le conducteur dans les plus mauvaises conditions n'a qu'un parcours de 500 mètres à faire.

Sur les chemins de fer d'Orléans et du Nord, qui sont jusqu'ici les seuls en France où on emploie des appareils télégraphiques mobiles, l'installation du système est beaucoup plus compliquée : les appareils des stations de ces lignes ne fonctionnant que sous l'action de courants intermittents, il faut que les télégraphes mobiles portent avec eux leurs piles et que le conducteur établisse chaque fois un circuit complet. C'est une opération assez compliquée : il faut dérouler le fil de l'une des bobines de l'électro-aimant, l'attacher à l'extrémité d'une canne, et suspendre celle-ci au fil de la ligne, dévider ensuite le fil d'une autre bobine, attacher une des extrémités à un coin en fer, qu'on fixe entre le joint de deux rails, puis régler la tension de la palette du récepteur, pour la proportionner à l'intensité du courant venant des stations.

Ces appareils présentent, outre ces complications, plusieurs inconvénients : le réglage demande une grande habitude que les conducteurs n'acquièrent que difficilement. Les vases de la pile, qui sont en verre, se cassent très-facilement dans le chargement et le déchargement de l'appareil; l'entretien de la pile en sulfate de cuivre exige beaucoup de soin; enfin, en hiver, par les grands froids, la dissolution se congèle et reste improductive.

Digitized by Google

Les appareils portatifs des chemins de fer allemands ne présentent aucun de ces inconvénients, précisément parce que les stations principales avec lesquelles ils sont appelés à correspondre sont desservies par un fil à courant continu et non par un fil à courant intermittent. Celui-ci circulant toujours, le conducteur le trouve tout créé, au lieu d'avoir à le produire avec une pile spéciale, comme dans le système des transmissions à courant intermittent. Il est dispensé en outre du soin de régler la palette de l'électro-aimant, parce que l'intensité des courants continus étant à peu près constante, les appareils mobiles peuvent presque toujours fonctionner sans embarras, en quelque point qu'on les intercalle entre deux stations.

A l'occasion de la description des sonneries électriques, j'ai fait ressortir l'économie d'installation à laquelle conduit l'emploi d'appareils à courant intermittent, qui permet de n'avoir qu'un seul et même fil pour la correspondance des stations intermédiaires entre elles et le jeu des sonneries. Les détails ci-dessus condeisent à reconnaître que pour satisfaire à d'autres conditions, le système à courant continu a des avantages qui lui sont propres. Ce serait donc à tort qu'on donnerait la préférence à l'un ou l'autre espèce de courant, et, sous ce rapport, les Allemands, qui emploient les deux concurremment, me semblent avoir tiré un meilleur parti des ressources de la télégraphie électrique que nous, qui sur chaque chemin n'avons qu'un seul des deux systèmes à la fois.

Les règlements concernant les machines de secours entrent dans beaucoup de détails. Les prescriptions les plus essentielles sont les suivantes :

1° Les dépêches doivent être faites en toutes lettres et sans abréviation.

2° Le conducteur qui a demandé du secours doit attendre l'arrivée de la machine, lors même que la cause qui a motivé la demande de secours aurait disparu ; il n'est fait exception à cette règle que pour les portions de ligne où se trouve une double voie.

3° Aussitôt le train arrêté, les signaux doivent être faits à 900 mètres en arrière et 750 mètres en avant.

4° Le départ de la machine doit être annoncé comme celui d'un train.

Sur le chemin de fer de Cologne à Minden, les demandes de secours se font également avec l'appareil mobile, mais on y a conservé dans le règlement des signaux les prescriptions pour l'emploi dans le même but du télégraphe aérien. C'est une sage précaution, car, en cas d'accident, l'appareil du train pourrait se trouver être mis hors de service.

Sur les chemins qui n'ont pas d'appareils télégraphiques, les machines de secours sont demandées, de jour comme de nuit, par les mâts à signaux, dont les indications sont répétées par les gardes, de proche en proche, jusqu'à la station où se trouve un dépôt de machines ; les signaux sont maintenus par chaque garde jusqu'à ce qu'il ait vu passer la machine. Lorsque le train se trouve arrêté dans le voisinage d'une station à poste télégraphique, la demande est faite concurremment par les mâts et le fil électrique.

*6° A quelles règles soumet-on la circulation des trains spéciaux ou extraordinaires, dans l'exploitation sur une seule voie.*

De même que les machines de secours ne peuvent se mettre en marche que sur un ordre, de même les trains spéciaux ou extraordinaires ne peuvent circuler sans avoir été annoncés ou par les trains ou par le télégraphe. Autant que possible, ils le sont par les deux moyens à la fois. Les trains peuvent signaler non seulement un convoi qui suivrait la même direction, mais ils peuvent même annoncer un train spécial attendu dans la direction opposée à celle qu'ils suivent.

Sur les chemins rhénans et de Cologne à Minden, on place, *dans le premier cas*, un drapeau vert le jour, et une lanterne à feu vert la nuit, à l'angle de la *dernière* voiture du train ; lorsqu'on veut annoncer un train spécial, venant *en sens contraire*, le drapeau ou la lanterne se met *en avant* sur la machine ou le tender.

L'expédition d'un train spécial ou extraordinaire peut donc toujours avoir lieu de jour et de nuit.

Le règlement de police, en Prusse, a fixé l'intervalle à laisser entre deux trains consécutifs : il est de 10 minutes pour deux trains de même nature, de 5 minutes pour un train omnibus ou de marchandises suivant un train direct. En marche, les trains doivent toujours se tenir à un intervalle de 1000 mètres au moins.

*7° Arrive-t-il souvent que le télégraphe électrique éprouve des perturbations? — A quelles causes ces perturbations sont-elles dues? — Quelles mesures prend-on pour assurer le service quand elles ont lieu?*

Telles sont les règles qui régissent en Allemagne l'exploitation des chemins à simple voie. Pour ne pas fatiguer l'attention, j'ai évité d'énumérer les signes conventionnels des mâts aériens, qui diffèrent d'une ligne à l'autre ou à peu près. J'ai préféré réunir sous forme de tableau ses principaux signaux en vigueur, de manière à mieux faire ressortir les différences.

En général, le service est organisé de telle sorte que les télégraphes aériens et les télégraphes électriques se prêtent un mutuel concours et dans certains cas suppléent les uns aux autres : c'est une garantie contre certaines perturbations dans leur service. Les perturbations qui peuvent s'opposer à l'action des télégraphes aériens sont, comme je l'ai dit, la neige, le brouillard et le vent.

Les causes d'interruption dans les transmissions électriques sont plus nombreuses et plus variées ; les unes sont locales et dues tantôt à des dérangements dans les appareils ou à des pertes de courants, tantôt à l'insuffisance momentanée ou au mauvais état d'entretien des piles.

Les influences atmosphériques provoquent des dérangements d'une autre espèce, en faisant varier les conditions d'isolement des fils et en développant des courants qui paralysent celui de la batterie. Les fils peuvent en outre être rompus par la malveillance, par un abaissement brusque de température, ou par les efforts continuels de tension ou de torsion qui les sollicitent ; enfin, les poteaux eux-mêmes peuvent être renversés, et tous ces accidents sont de nature à interrompre momentanément la transmission.

En général, il suffit de quelques heures pour rétablir le service régulier. On remédie aux perturbations locales par les appareils de rechange dont toutes les gares importantes sont pourvues, et par le renouvellements des fils conducteurs des postes. Les influences atmosphériques disparaissent avec les causes momentanées qui les ont produites, et qui ne se répètent pas plus de douze à quinze fois par an. Enfin, on pare aux accidents qui peuvent survenir aux fils et aux poteaux par une surveillance continue, d'autant plus facile, que le personnel de la voie est très-considérable sur les chemins d'Allemagne.

On a cherché à se soustraire, à l'aide de conducteurs souterrains, aux inconvénients résultant d'influences atmosphériques ou d'accidents, et à remédier, par l'emploi de courants continus, aux variations dans les transmissions qu'on reproche aux courants intermittents.

Jusqu'ici, aucun des systèmes adoptés n'a donné des résultats complétement satisfaisants.

Les conducteurs souterrains présentent, au premier abord, de séduisants avantages. La malveillance, les orages, le froid, le vent, les déraillements, ne peuvent exercer leur action destructive sur des fils enterrés sous le sol. Mais la condition essentielle, la condition difficile à remplir, est de trouver un enduit qui mette les fils souterrains complétement à l'abri de l'humidité du sol, et qui soit inattaquable aux vers rongeurs ; une substance, en un mot, qui puisse conserver indéfiniment ses propriétés isolantes. La gutta-percha a été employée sur une grande échelle, en Prusse, comme enveloppe des fils. Malheureusement, cette matière, sur laquelle on avait fondé tant d'espérance, ne paraît pas avoir répondu à l'attente publique, car aucune Compagnie de chemins de fer n'a suivi l'État dans la voie de ses essais, et l'État lui-même préfère aujourd'hui les suspensions aériennes. On a constaté des pertes de courant de 20 à 25 0/0 sur des parcours de 200 kilomètres seulement. Cet insuccès tient à une fabrication imparfaite et à des difficultés de pose. On comprend que pour enduire des fils de 200 à 300 mètres de longueur chacun, il soit presque impossible d'arriver à un mélange uniforme et à un centrage parfait ; d'autre part, il n'est pas moins difficile de faire manier assez délicatement de nombreux paquets de fils, sans produire de ces lésions, de ces écorchures, si je puis employer ce terme, qui constituent chacune une issue par laquelle le courant s'échappe, et dont la recherche, une fois le fil enterré, est une longue et difficile opération. C'est elle qui a jeté dans un découragement complet ceux-là mêmes qui avaient secondé le plus les efforts de l'inventeur. Un jour, peut-être, arrivera-t-on à combattre avec succès ces imperfections.

La pose souterraine a deux autres inconvénients : elle coûte beaucoup plus cher que la suspension aérienne et elle donne lieu à de très-grands embarras, lorsque, par suite du développement des relations télégraphiques, on veut augmenter le nombre des fils, comme en Prusse, par exemple, où on a passé successivement d'un seul fil à cinq, six et au-delà.

C'est tout un travail, car il faut faire des tranchées avec la pioche d'une extrémité de la ligne à l'autre, ce quelque soin qu'on prenne en faisant les fouilles, on endommage toujours quelques-uns des fils déjà posés. Aussi a-t-on préféré plusieurs fois, malgré une augmentation considérable de dépenses, renoncer aux travaux déjà faits et creuser de nouvelles voies souterraines. Avec les poteaux, les additions de fils se font sans embarras et sans autre limite que la résistance ou la hauteur même des supports.

Les courants continus, avec fils en l'air, ne remédient pas non plus aux inconvénients des déperditions reprochés aux courants intermittents. Ils permettent à celui qui transmet une dépêche de la suivre lettre à lettre sur son propre récepteur (ce qu'il ne peut pas avec ceux à courant intermittent) et d'avoir ainsi un contrôle immédiat de l'arrivée à destination ; mais cette garantie pourrait n'être qu'illusoire dans certains cas, car le récepteur peut fonctionner, et néanmoins, par suite d'un isolement imparfait, le courant se perdre par un poteau intermédiaire.

En résumé, tant qu'on n'aura pas trouvé le moyen d'éviter les déperditions de courants dans des voies souterraines, il vaut mieux, selon moi, se servir pour les grands parcours des fils aériens et, avec ce système, ne donner de préférence exclusive ni au courant intermittent, ni au courant continu, mais se servir des deux : du premier, pour les relations des stations intermédiaires entre elles, et du second, pour celles des gares à dépôt de machines, parce qu'il se prête à un emploi facile des appareils télégraphiques portatifs.

*8° Fait-on usage, pour l'exploitation à une seule voie, d'un système consistant à faire accompagner tous les trains, entre les points de croisements, par un pilote ou à les faire remorquer par une machine pilote qui revient ensuite au point de départ?*

Cette note n'étant destinée qu'à être une relation raisonnée du système d'exploitation suivi en Allemagne, son cadre ne comporte pas la discussion de procédés qui n'ont pas reçu et ne *recevront jamais* d'application : tel que celui de faire accompagner tous les trains, entre les points de croisement, par un pilote ou à les faire remorquer par une machine-pilote qui reviendrait ensuite au point de départ.

Les hommes pratiques savent, en effet, qu'adopter ce système comme base d'une exploitation permanente et sérieuse, ce serait vouloir rendre tout service impossible.

La première conséquence de ce principe serait de priver de la ressource de modifier le croisement des trains ; d'imposer, par suite, l'obligation de rendre les trains solidaires les uns des autres ; de faire supporter *à tous* le retard *d'un seul*, et cela non-seulement dans le courant d'une journée, mais en empiétant indéfiniment d'un jour sur l'autre pour peu qu'un chemin fût de quelque importance. Ce sont là les inconvénients saillants, mais non les seuls ; l'expédition des trains spéciaux, le déplacement des machines de secours, éprouvent avec ce système des difficultés sans nombre, sinon des impossibilités absolues.

L'emploi d'une machine pilote, comme variante, loin d'être une mesure de sécurité, constituerait une cause d'aggravation de danger ; il imposerait des charges tellement onéreuses, par suite du nombre de locomotives à mettre en feu, qu'on aurait évidemment avantage et économie à faire le sacrifice de la dépense d'une seconde voie. Le pilotage, avec une machine en double, n'est admissible que quand on veut parer aux éventualités des demandes de secours, au début d'une exploitation, par exemple, comme au chemin du Nord, où on a pratiqué ce système, en 1846, lorsque le service a dû être organisé temporairement pendant quelques mois, sur une voie unique de 65 kilomètres, entre Amiens et Arras. Mais alors, au lieu de renvoyer les machines pilotes à vide, on avait établi la corres-

Digitized by Google

pondance des trains de telle sorte qu'il y avait roulement régulier entre les locomotives pour que toutes remorquassent en double les convois. Mais, comme je l'ai déjà dit, cette mesure avait été prise non dans un but de sécurité, mais de régularité de service.

9° *Quelles mesures prend-on, lorsqu'il y a nécessité, pour cause de réparation, d'exploiter momentanément une partie de la ligne sur une seule voie ?*

Ce pilotage, sous une forme ou sous une autre, qui a eu récemment les honneurs d'une enquête officielle, n'est pas d'ailleurs une innovation : depuis de longues années, le système de faire accompagner tous les trains par un seul et même agent est appliqué comme *expédient* sur des chemins à deux voies quand, par suite d'encombrement ou de réparation, le service des trains doit momentanément s'effectuer sur une voie unique. Il rend alors d'utiles services, parce que, restreint à un très-petit parcours, qui se trouve desservi à ses deux extrémités par des aiguilles de passage de voie, on peut facilement arriver à faire passer tous les trains sur la voie unique, dans l'ordre où ils se présentent aux aiguilles.

Voici comment sur le chemin du Nord on a rédigé les règles à suivre dans ce cas :

« Lorsque, par suite d'accident, de réparation ou de » toute autre cause, la circulation des trains devra » momentanément s'effectuer sur une seule voie, le » service ne pourra être commencé qu'après qu'un » employé aura été placé à l'aiguille la plus proche en » avant, qu'un autre aura été posté à celle la plus voisine » à l'arrière, et que ces deux employés auront *reçu et compris l'ordre écrit*, de ne laisser engager aucun » train dans la voie unique laissée libre à la circula- » tion sans que l'agent, qui prendra seul et sous sa » responsabilité la direction du mouvement des trains » sur la voie unique, ne soit présent sur l'emplace- » ment de l'aiguille. Si plusieurs trains doivent être » expédiés successivement dans une même direction, » c'est dans le dernier des trains successifs que l'agent » devra monter pour se porter à l'aiguille opposée. » Les signaux d'arrêt devront être faits à 700 mètres » en avant de chacune des aiguilles. »

Ici se termine cette note : je crois avoir répondu à toutes les questions posées dans le programme d'enquête, concernant l'exploitation à simple voie. Les administrations allemandes n'ont pas la prétention d'avoir résolu d'une manière définitive toutes les questions qui se rattachent à ce service ; je n'ai pas non plus la prétention d'indiquer l'Allemagne comme modèle absolu aux lignes à simple voie qui seront livrées à la circulation en France. Je me suis donné un rôle beaucoup plus modeste, celui de simple narrateur, n'ayant d'autre but que de démontrer qu'une exploitation assez importante peut être faite avec sécurité sur des chemins à une voie.

Paris, le 28 décembre 1853.

Félix [illegible],

*Ingénieur ordinaire [illegible] de l'est.*

## Compagnie générale de navigation à vapeur.

Un traité de fusion vient d'être signé entre deux des principales Compagnies de bateaux à vapeur de Marseille : la Compagnie Léon Gay et C^e^ et la Compagnie Bazin et C^e^. Ces deux Compagnies fusionnées en formeront une nouvelle, sous la dénomination de : *Compagnie générale de navigation à vapeur*, et sous la raison sociale : Bazin, Léon Gay et C^e^. Son capital, complétement réalisé, s'élève à 5 millions; elle possède en l'état sept bateaux à hélice, soit en cours de navigation, soit sur les chantiers; trois autres vont être mis sur les cales des *Forges et chantiers de la Méditerranée*, aussitôt que les premiers navires auront été lancés. Elle desservira simultanément Constantinople, la Syrie, Alexandrie, Tunis, Alger et le Maroc. Cette Compagnie s'appuie, à Marseille, sur les maisons les plus importantes, et compte, à Paris, les noms les plus honorables. Les entreprises de bateaux à vapeur sont le prolongement naturel de nos chemins de fer; à ce titre elles méritent une attention spéciale de la part de toutes les personnes qui s'intéressent aux succès de nos grandes voies de communication, et nous formons des vœux sincères pour leur succès.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE NAVIGATION A VAPEUR.

*Raison sociale :* Bazin, Léon Gay et C^e^.

*Siége de la Société : à Marseille.*

Capital : fr. 5,0 0,000, divisé en 10,000 actions au porteur de fr. 500 chacune. — Faculté de le porter à fr. 10,000,000.

Durée de la Société : 25 ans.

CONSEIL DE SURVEILLANCE :

*A Marseille,*

MM.

Alex. Clapier, ancien député, ancien président du Conseil général des Bouches-du-Rhône, *Président.*
F. Aube, *, armateur, ancien président du tribunal de commerce.
Jacques Altaras, négociant.
D. Baltazzi, *, négociant.
H. Bernard, membre de la Chambre de commerce.
Joseph Beaumier, négociant.
A. Delpuget, *, directeur du *Crédit foncier* de Marseille.
Chaponnière, négociant.
Em. Darier, négociant.
Eug. Estrangin, directeur du *Lloyd marseillais*, ancien président du tribunal de commerce.
Folsch, *, consul général de Suède.
M. Flamanoy, *, négociant.
J. Grandval, *, raffineur, membre de la Chambre de commerce et du Conseil général.
C. Kival, armateur, membre de la Chambre de commerce.
Eug. Rouffio, négociant.

*A Paris,*

MM.

F. Bartholony, président du Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Orléans et prolongements.
H. Mirabaud, banquier (de la maison Paccard, Diesse et C^e^).
Ed. Sarasin, propriétaire, de Genève.
Auguste Barde, Id. id.
A. Van Berchem, Id. Id.

MATÉRIEL DE LA COMPAGNIE :

En cours de navigation :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Marseillais*, | paquebot à hélice de | | 700 | tonneaux |
| *Européen*, | » | » | 1,000 | » |
| *Africain*, | » | » | 1,000 | » |

En construction aux ateliers des *Forges et Chantiers de la Méditerranée* et devant être prêts à naviguer au mois de mars prochain :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Henri IV*, | paquebot à hélice de | | 1,0 0 | tonneaux |
| *Sully*, | » | » | 1,0 0 | » |
| *Asiatique*, | » | » | 1,200 | » |

En construction aux ateliers des *Forges et Chantiers de la Méditerranée* et devant être successivement mis à l'eau dans le courant de 1854 :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Byzantin*, | paquebot à hélice de | | 1,2 0 | tonneaux |
| *Pont-Euxin*, | » | » | 1,2 0 | » |
| *Troyen*, | » | » | 1,500 | » |
| *Phocéen*, | » | » | 1,500 | » |

En location :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| *Pharamond*, | paquebot à aubes de | | 140 | chevaux |
| *Charlemagne*, | » | » | 140 | » |

A partir du mois d'avril prochain, la Compagnie desservira régulièrement les lignes de *Turquie, Égypte, Syrie, Tunis, Algérie, Maroc.*

## Compagnie royale de la canalisation de l'Ebre.

Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 9 des statuts, le quatrième et dernier versement doit se faire le 31 courant. MM. P. Gil et C^e^, banquiers de la Société, rue Saint-Georges, 24, sont chargés de recevoir les versements et de payer à MM. les actionnaires les intérêts échus.

## Correspondance.

L. — N° 1, nous croyons qu'elle aura lieu; mais nous ne pouvons préciser l'époque. — N° 2, vous n'avez qu'à faire, par ministère d'agent de change, une négociation sur cette valeur ; on la cotera.

M. X. X. X. X. — N° 1, à continuer. — N° 3, non.

M. H. J. L. — Gardez.

M. A. H. — N° 1, pris note. — N° 2, 50 c. — N° 3, 892 à 600 fr. — N° 5, Grand-Central, Midi, Mulhouse.

M. N., à Moirans. — N° 1, oui, mais sans pouvoir préciser la date. — N° 2, gardez les n^os^ 1, 2 et 3 ; vendez les n^os^ 4, 5. — N° 3, rien encore d'arrêté à ce sujet. — N° 4, Idem — N° 5, dans un avenir beaucoup plus long. — N° 6, oui.

M. M., à Paris. — N° 1, 4, rue de la Jussienne. — N° 2, 14 fr. payables depuis le 1^er^ novembre dernier. — N° 3, on n'en fait pas à la Bourse, mais on en négocie en dehors à 450 fr.

M. B., à Sisteron. — N° 1, non. — N° 2, non, à moins que les affaires politiques ne s'arrangent. — N° 3, non. — N° 4, 25 à 26 fr. — N° 5, il vaudrait mieux prendre des Rouen. — N° 6, rien n'est déterminé, mais c'est possible. — N° 7, il faut nous adresser votre certificat et une procuration. — N° 8, parfaitement. Vous pouvez la faire retirer.

M. A. L., au Havre. — N° 1, oui — N° 2, 80 0/0 sur le cours du jour. — N° 3, 5 0/0.

M. E. R., à Genève. — N° 1, expédié. — N° 2, vous pouvez la faire prendre, elle est à votre disposition.

M. B. D., à Paris. — N° 1, non. — N° 2, non. — N° 3, bonne valeur ; mais nous aimons autant celle que vous avez, au cours actuel.

M. C., à Cherbourg. — Reçu, fait. — N° 1, mauvais. — N° 2, bon, au cours actuel surtout.

M. E., à Nevers. — N° 1, on ne peut choisir un meilleur moment pour opérer des placements. — N° 2, oui. — N° 3, non. — N° 4, envoyez les fonds.

M. B., à Bordeaux. — Le dividende sera fixé le 15 de ce mois.

M. M., à Rouen. — N° 1, Orléans, Nord, Strasbourg, Lyon. — N° 2, Midi, Mulhouse, Grand-Central.

M. D., à Metz. — N° 1, la maison opère pour le compte des tiers, moyennant 1/4 0/0, y compris le courtage de l'agent de change. — N° 2, expédiez les titres par lettre recommandée.

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 1er au 7 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| 68,523 voyageurs | 202,301 45 |
| Bagages, marchandises, etc | 336,635 19 |
| TOTAL | 539,026 64 |
| Semaine correspondante de 1853. | |
| 74,103 voyageurs | 224,554 15 |
| Bagages, marchandises, etc | 304,093 65 |
| PRODUIT total | 528,657 80 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 1er au 7 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| 15,224 voyageurs | 61,242 70 |
| Bagages, marchandises, etc | 96,773 20 |
| TOTAL de la semaine | (1) 158,015 90 |
| TOTAL de l'exercice courant | 158,015 90 |
| Semaine correspondante de 1853 | 156 843 20 |
| Exercice correspondant de 1853 | 156,843 20 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 1er au 7 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| 7,164 voyageurs | 18,034 30 |
| Bagages, marchandises, etc | 44,067 75 |
| TOTAL de la semaine | (1) 63,739 65 |
| TOTAL de l'exercice courant | 1,801,932 50 |
| Semaine correspondante de 1853 | 65,739 65 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 1,444,920 45 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 1er au 7 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| (Grande vitesse) 25,518 voyageurs | 115,221 80 |
| (Petite vitesse) Bagages, marchand. | 129,300 65 |
| TOTAL de la semaine | (2) 244,522 45 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | » |
| TOTAL | 244,522 45 |
| Semaine correspondante de 1853 | 327,379 50 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 57,18[illegible] |
| Total de l'exercice correspondant | 3[illegible] |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 26 au 31 décembre 1853.

| | |
|---|---|
| 7,178 voyageurs | 16,793 50 |
| Messageries, bagages, marchandises | 61,784 17 |
| TOTAL | 78,579 66 |
| Semaine correspondante de 1852 | 76,803 53 |
| Recette totale du 1er janv. au 31 déc. | 3,153,698 23 |
| Recette totale de 1852 | 2,082,413 59 |
| Différence en faveur de 1853 | 471,105 84 |

(1) On doit faire remarquer que l'interruption de service sur la ligne, pendant les premiers jours de cette semaine, par suite des neiges, a nécessairement influé sur les recettes.

(2) Diminution dans les recettes par suite d'interruption dans la navigation de la Saône.

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 1er au 7 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 219,449 28 |
| Bagages, marchandises, etc | 386,708 56 |
| TOTAL | 606,157 84 |
| Semaine correspondante de 1853 | 522,851 92 |
| Différence en faveur de 1854 | 83,305 92 |
| Recettes du 1er au 7 janvier | |
| Recette correspondante de 1853 | |
| Différence en faveur de 1854 | |

## Chemin de fer de Paris à Strasbourg.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 1re semaine.

Du 1er au 7 janvier 1854.

Service interrompu pendant quatre jours par l'encombrement des neiges.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 127,958 55 |
| Marchandises | 150,845 50 |
| TOTAL de la semaine | 278,804 05 |
| Recettes antérieures | |

## Chemin de fer de St-Étienne à la Loire

(Longueur exploitée, 20 kilom.)

Recettes du mois de décembre 1853.

| | |
|---|---|
| 10,7[illegible]8 Voyageurs | 8 416 27 |
| 27,923,347 Marchandises | 37,617 77 |
| Total | 46,034 04 |
| Mois correspondant de 1852 | 42,250 58 |
| En faveur de 1853 | 3,783 46 |
| Recettes totales au 31 décembre 1853 | 516,191 86 |
| — au 31 décembre 1852 | 455,954 21 |
| Augmentation en faveur de 1853 | 61,[illegible] 72 |

## Section de Montereau à Troyes.

Du 1er au 7 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 7,049 50 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 16,340 30 |
| TOTAL | 23,389 80 |
| Recettes antérieures | |
| TOTAL | |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 1[illegible] kilom.)

Recettes du 2 au 8 janvier 1854

| | |
|---|---|
| Ouest. — 8,[illegible]38 voyageurs (gr. vitesse) | [illegible] |
| (petite vitesse) | [illegible] |
| TOTAL | [illegible] |
| Rive droite. — 24,624 voyageurs | 20,[illegible] |
| Rive gauche — 15,238 voyageurs | 12,[illegible] |
| TOTAL | [illegible] |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | [illegible] |
| Rive droite | 25,[illegible] |
| Rive gauche | 13,8[illegible] |
| TOTAL | [illegible] |

Recette totale du 1er au 8 janvier 1854 :

| | |
|---|---|
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 115,154 99 |
| *Idem.* — 1853 | 114,057 80 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée : 294 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom. ; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nîmes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total, 294 kilomètres.)

Recettes du 24 au 31 décembre 1853.

1re *Section.* — AVIGNON A MARSEILLE.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 45,270 60 |
| Bagages et marchandises | 59,780 30 |
| TOTAL de la semaine | 105,0[illegible] 90 |
| Semaine correspondante de 1852 | 104,[illegible]00 20 |
| Augmentation | 755 [illegible] |

2e *Section.* — RIVE DROITE DU RHÔNE.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 30,721 31 |
| Bagages et marchandises | 48,060 10 |
| TOTAL de la semaine | 78,780 [illegible] |
| Semaine correspondante de 1852 | 90,495 17 |
| Diminution (1) | 11,714 73 |
| TOTAL de la semaine pour les deux sections réunies | 183,838 43 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 8,941,407 90 |
| Recette correspondante de 1852 | 8,306,287 05 |
| Augmentation | 635,210 92 |

| | |
|---|---|
| (1) Réduction sur le tarif des houilles | 9,468 60 |
| Augmentation sur les autres recet. | 2,2[illegible] 13 |
| Augmentation | 11,714 73 |

## Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de décembre

| | 1853. | 1852. | 1851. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 20,617 65 | 24,080 10 | 20,434 50 |
| Bagages | 348 76 | 424 78 | 318 48 |
| Bétail | 543 20 | 773 50 | 474 85 |
| Marchandises | 18,376 36 | 14,971 32 | 13,312 65 |
| | 39,2[illegible] 97 | 40,249 70 | 34,540 48 |

Relevé des recettes de l'année :

| | 1853. | 1852. | 1851. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 370,[illegible]2 01 | 335,442 14 | 323,740 07 |
| Bagages | 7,[illegible]1 15 | 7,150 92 | 6,508 71 |
| Bétail | 1,[illegible]8 95 | 10,768 95 | 9,600 80 |
| Marchandises | 190,891 13 | 184,825 75 | 150,687 62 |
| | 589,586 24 | 538,187 76 | 490,535 20 |

Ce résultat présente une diminution pour le mois de décembre 18[illegible] de fr. 993 78 c. sur 1852, et une augmentation de fr. 4,745 49 sur 1851.

Pour l'année 1853, l'augmentation est de 31,398 48 sur 1852, et de 99,051 04 sur 1851.

Digitized by Google

**4me ANNÉE.**

# OUVERTURE DE LA SOUSCRIPTION
# A LA CAISSE
DES
# ACTIONS RÉUNIES

POUR LES OPÉRATIONS DU TRIMESTRE COURANT

## SOUS LA DIRECTION DE M. J. MIRÈS

## CAPITAL SOCIAL : 5,000,000 DE FRANCS

Divisé en actions de 1,000, 2,000, 5,000 et 10,000 francs.

**LE CAPITAL est toujours représenté par des Titres ou Valeurs de premier ordre** : *Actions et Obligations des Chemins de fer, Bons du Trésor, Actions de la Banque de France, Emprunts des Villes et Départements, etc.*

**Les Bénéfices, pour les trois premières années, se sont élevés à. . . . . 84 1/2 0/0**

**Les Bénéfices du premier trimestre de l'exercice courant ont été de. . 9 0/0**

**LE PARTAGE DES BÉNÉFICES A LIEU TOUS LES ANS. L'INTÉRÊT DE 5 POUR 100 SE PAIE TOUS LES SIX MOIS, LE 1er AVRIL ET LE 1er OCTOBRE DE CHAQUE ANNÉE.**

Le Compte-Rendu des Opérations est adressé tous les trois mois aux intéressés.

**On souscrit chez MM. J. MIRÈS ET Ce, banquiers, administrateurs du** *Journal des Chemins de fer*, **rue Richelieu, 85**

Les versements se font soit en espèces, soit en titres ou en actions cotées à la Bourse. — Adresser l'argent ou les titres formant un fort volume, par les Messageries; — les valeurs et les billets de banque par lettres chargées à la poste.

**Dans les Départements où la Banque de France a des succursales, les souscripteurs pourront y effectuer le versement pour le compte de MM. J. MIRÈS ET Ce**


Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DU NORD.

*Paiement du dividende du 1er janvier 1854.* — Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer du Nord ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, pour accélérer le paiement du coupon de 16 fr. par action et de 7 fr. 50 c. par obligation, à échoir le 1er janvier prochain, et faciliter la vérification des bordereaux, les coupons d'actions et obligations pourront être, à partir du 5 décembre, déposés à la caisse de la Compagnie, place Roubaix.

Il sera délivré aux déposants des numéros d'ordre qui leur donneront le droit d'opérer le recouvrement de la somme qui leur est due avant les personnes qui n'auraient pas effectué le dépôt préalable de leurs titres.

Du 2 au 12 janvier, il ne sera possible de payer que les bordereaux déposés à l'avance. Dans cette période, le dépôt des coupons continuera à s'effectuer.

Le dividende des actions et obligations sera, à la demande des porteurs, payé par anticipation sous bonification de 4 0/0 par an d'intérêt.

CHEMIN DE FER

## DE DIJON A BESANCON.

MM. les actionnaires sont prévenus que le second coupon d'intérêts, fixé à 6 fr. 75 c. par action, leur sera payé, à partir du 1er janvier 1854, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Taitbout, 52 ;

A Besançon, Grande-Rue, n° 72.

Les coupons ou certificats nominatifs d'actions pourront être déposés à la Compagnie, à partir du 20 décembre 1853.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire*,
A. Gaine.

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest ont l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite) que, pour accélérer le paiement du coupon de 25 fr. par obligation, à échoir le 1er janvier courant, et pour faciliter la vérification des bordereaux, MM. les propriétaires de plus de quinze obligations pourront, à partir du 15 décembre, déposer leurs coupons à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, n° 124.

Il sera délivré aux déposants des numéros d'ordre qui leur donneront droit d'opérer, à partir du 2 janvier, le recouvrement de la somme qui leur est due, avant les personnes qui n'auraient pas effectué le dépôt préalable de leurs titres.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A STRASBOURG.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires du chemin de fer de Flesune et Saint-Dizier à Gray, que le délai d'option stipulé dans l'art. 3 du traité du 23 juillet 1853 étant expiré, les actions ne seront plus échangées désormais que contre des obligations, à raison d'une obligation pour deux actions.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A STRASBOURG.

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, ayant acquis la ligne de Montereau à Troyes, demeure chargée du service de l'emprunt de 3,300,000 fr. émis, en 1852, par la Compagnie de Montereau. En conséquence, ce service se fera désormais à la caisse de la Compagnie de Strasbourg.

MM. les porteurs des obligations de cet emprunt devront, à partir du 1er janvier 1854, se présenter, de 11 heures à 3 heures, rue et place de Strasbourg, pour toucher le coupon qui va échoir.

Ils sont priés de vouloir bien, pour cette fois, présenter *les titres mêmes*, afin que ces titres puissent être vérifiés et reconnus par la Compagnie cessionnaire.

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations d'obligations de l'émission du 26 juillet dernier, que le troisième versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 janvier 1854.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû depuis ce jour sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er février prochain.

La caisse sera ouverte de dix heures à trois heures, dans la nouvelle gare de l'Ouest, rue Saint-Lazare, n° 124.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le 31 janvier 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 16 janvier 1854, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur. Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

*Le Secrétaire de la Compagnie*,
Adolphe Thiaudeau.

CHEMIN DE FER

## DE LYON A GENÈVE.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont informés que les intérêts des premier et deuxième versements, effectués dans le courant de 1853, ont été arrêtés, pour l'année 1853, à 4 fr. pour chaque action libérée de 200, conformément à l'art. 6 des statuts.

Le paiement de ces intérêts aux ayants droit sera effectué au siége de la Société, à Paris, rue Laffitte, n° 23, à partir du 6 janvier 1854.

*Le Directeur de la Compagnie*,
Aug. Jordan.

CHEMIN DE FER

## DE STRASBOURG A BALE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le *mercredi 25 janvier 1854*, à trois heures après midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à l'effet de délibérer :

« Sur la ratification à donner à la » convention ayant pour objet la fu- » sion de la Compagnie du chemin de » fer de Strasbourg à Bâle et à Wis- » sembourg avec la Compagnie du » chemin de fer de Paris à Strasbourg; » ladite convention conclue en vertu » des nouvelles autorisations statutai- » res consacrées par décret du 17 août » 1853; enfin, sur toutes les mesures » conséquentes de la fusion. »

MM. les actionnaires, porteurs d'au moins vingt actions, qui désireraient assister à cette assemblée, devront produire au siége social, rue Richelieu, 62, à Paris, les titres de leurs actions, deux jours au moins avant la réunion, c'est-à-dire le 23 janvier.

La production des titres pour avoir lieu, à partir du 8 janvier, de dix heures à deux heures.

Par ordre du Conseil :

*Le Secrétaire général*,
A. Noblet.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater du 8 janvier, la somme de 2 fr. par action, montant des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853, sera payée à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures.

MM les actionnaires sont également prévenus que, conformément à l'art. 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 150 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie au 20 février 1854.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur.

A partir du 20 février prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

*Le Président du Conseil d'administration*,
Comte P. de Chasseloup-Laubat.

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant le mois de décembre dernier, autorisé des prêts pour une somme de 3,350,800 fr., qui, avec ceux autorisés précédemment, porte la totalité des prêts à 41,206,600 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant le mois de décembre, 337,500 fr. aux Sociétés de Crédit foncier de Marseille et de Nevers, ce qui porte à 1,052,500 fr. les avances faites à ces Sociétés, contre dépôts de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu pendant le mois de décembre 8,137,200 fr. de demandes.

CHEMIN DE FER

## D'ORLÉANS.

PREMIER ET DEUXIÈME EMPRUNT. — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations du premier et du deuxième emprunt, que les intérêts semestriels, à raison de 25 francs par obligation, seront payés à la caisse centrale, rue Drouot, 4, à partir du 2 janvier 1854.

Le dépôt préalable des coupons ou certificats nominatifs, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, sera, comme d'ordinaire, reçu, dès le 15 décembre courant, à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des certificats de dépôt.

*Le Directeur de la Compagnie*,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

## D'ORLEANS.

*Emprunt de 1852.* — Le directeur de la Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1852, que le quatrième et dernier versement de 100 francs (réduit à 92 fr. 50 c. par la déduction de l'intérêt semestriel), est exigible le 1er janvier 1854.

Ceux de MM. les porteurs de ces titres qui n'auront pas fait ce versement *avant le 15 janvier*, seront passibles de l'intérêt de retard à 5 0/0 *à dater du 1er janvier, jour de l'échéance.*

Ce versement pourra, d'ailleurs, être effectué dès le *15 décembre courant.*

Quant à MM. les porteurs de *titres définitifs*, ils pourront aussi, dès le 15 décembre, déposer à la caisse centrale, rue Drouot, n° 4, pour toucher les 7 fr. 50 c., montant de l'intérêt semestriel de janvier, leurs coupons ou leurs certificats nominatifs, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés. Ils recevront, en échange, un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des certificats de dépôt.

*Le Directeur de la Compagnie*,
C. Didion.

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

*Caisse de dépôt des titres.* — La Compagnie reçoit dans la caisse centrale, à Paris, *sans frais*, à partir du 1er janvier 1854, le dépôt des actions et obligations (emprunt de 60 millions) 5 0/0 et obligations 3 0/0, délivrées aux Compagnies rachetées.

Les dépôts peuvent s'effectuer par l'entremise des bureaux de Marseille et de Lyon.

CHEMIN DE FER

## DE TARRAGONE A REUS

(G. RAGEL ET Cie). — La gérance a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que l'assemblée générale doit avoir lieu aux termes des art. 29 et 30 des statuts, le 25 du présent mois, au siége de la Société, rue Saint-Flacre, n° 15, à 7 heures du soir.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER DE LA LOIRE

## D'ANDREZIEUX A ROANNE.

Avis. — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de la Loire d'Andrezieux à Roanne sont prévenus que l'échange de leurs actions contre les obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire aura lieu à dater du 2 janvier 1854, dans les bureaux de la Société, rue Neuve-de-l'Université, n° 18, depuis dix heures jusqu'à trois heures.

Les porteurs d'actions nominatives qui ne se présenteront pas eux-mêmes devront avoir un mandataire muni d'une procuration en brevet pour recevoir les nouveaux titres et transférer les anciens.

*Le Directeur de la Compagnie,*

A. MICHELOT.

---

CHEMINS DE FER

## DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon semestriel d'intérêt à 4 0/0 l'an, déterminé par les art. 43 et 50 des statuts, sera payé à dater du 2 janvier 1854.

Ce paiement comprendra :

| | |
|---|---|
| L'intérêt du 2e semest. sur 250 f. | 5 fr. » |
| Plus, pour les intérêts du 1er juin au 1er juillet sur les 150 fr. appelés le 1er juin. | » 50 c. |
| Soit. . . . | 5 50 |

par action, qui seront payés, à Paris, à la caisse de la Société générale du crédit mobilier, place Vendôme, 15; à Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées de Tourny, 33; à Toulouse, chez chez MM. Jet, P. Viguerie et Ce.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire de la Compagnie,*

G. POUJARD'HIEU.

---

COMPAGNIE DE L'OUEST

## DES CHEMINS DE FER SUISSES.

*Échange des titres. — Appels de fonds.* — A partir du 15 janvier prochain, et conformément à la résolution prise par l'assemblée générale du 23 juillet dernier, les titres provisoires de 250 fr. seront échangés contre des titres définitifs de 500 fr. au porteur, à raison de deux actions provisoires contre une action définitive libérée de 200 fr.

L'échange s'opérera sans frais contre la remise des titres provisoires accompagnés d'un bordereau signé, portant l'indication des numéros :

A Lausanne, chez M. Félix Marcel ;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et Ce, banquiers de la Compagnie ;

A Paris, chez MM. York et Ce, rue Neuve-des-Mathurins, 110 ;

A Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannon street.

A partir du 1er février, il sera procédé, conformément aux prescriptions des statuts, soit contre les porteurs, soit contre les souscripteurs primitifs des actions sur lesquelles le paiement des 3e et 4e dixièmes n'aurait pas été fait.

Le versement du 5e dixième devra s'effectuer en même temps que l'échange des titres, à partir du 15 janvier, et aux adresses ci-dessus indiquées, en 50 fr. par action nouvelle, sous déduction de 2 fr. 50 c. pour le semestre d'intérêts échus le 15 novembre dernier, soit 47 fr. 50 c.

Il en sera donné quittance sur l'action définitive.

Le versement du 6e dixième devra s'effectuer à partir du 15 février, en 50 fr. par action.

Les porteurs d'actions sur lesquelles les versements appelés n'auront pas été faits le 31 janvier pour le 5e dixième et le 28 février pour le 6e dixième, devront payer l'intérêt à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 15 janvier et du 15 février.

Vu l'avancement des travaux, les versements subséquents auront lieu par dixièmes de mois en mois, aux jours qui seront ultérieurement fixés.

*Le directeur de la Compagnie,*
W. FRAISSE.

Lausanne, le 12 décembre 1853.

---

SOCIÉTÉ ANONYME

DU CHEMIN DE FER DE

## MULHOUSE A THANN.

CONVOCATION DE MM. LES ACTIONNAIRES EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE. — Conformément aux art. 9, 17 et 24 des statuts de la Société anonyme du chemin de Mulhouse à Thann, le Conseil d'administration convoque MM. les actionnaires en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 30 janvier 1854, à trois heures du soir, au palais Bourse-Nouvelle, à Paris.

L'assemblée aura à délibérer sur les modifications à apporter aux statuts de la Société.

Les mesures à prendre dans l'intérêt de la Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann, à l'occasion de la fusion projetée, sans son aveu et en violation de ses droits, entre les Compagnies des chemins de fer de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle, rendent urgentes l'assemblée présentement convoquée, MM. les actionnaires sont invités à s'y rendre exactement.

---

Étude de Me Huillier, notaire, rue Taitbout, 29.

## ADJUDICATION

En l'étude dudit Me Huillier, le lundi 23 janvier 1854, à midi, de 10 coupons d'actions de 1,000 fr. chacun, de la Société du canal de jonction de Sambre à l'Oise. Dividendes payables à Paris, rue de Provence, 11; celui de 1853 est de 50 fr. par coupon. — Mise à prix : 600 fr. S'adresser audit Me Huillier.

---

## MM. N. MONTEAUX ET FILS,

PALAIS-ROYAL, succursale boulevard Montmartre, 17, ont l'honneur de prévenir le public qu'ils paieront, comme par le passé, à l'échéance ou par anticipation, les coupons et dividendes de toutes les actions et obligations de chemins de fer, de rentes françaises, fonds espagnols, et, en général, de tous les fonds publics français et étrangers.

---

## COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

MM. les actionnaires sont prévenus que le bureau des transferts sera ouvert tous les jours, de dix heures à deux heures, à compter du 25 janvier courant.

---

## AUX MARCHANDS ET GRANDS CONSOMMATEURS DE FER.

La maison de commission Bailey Toms et Ce, de Londres, reçoit les commandes de l'étranger et se charge de leur exécution, aux cours du jour de la réception des ordres, tant pour les fontes de fusion que pour les fers de toute description, les barres, les rails, la tôle, etc., etc.

La maison Bailey Toms et Ce donne à ses correspondants des avis particuliers sur la position des marchés à fer anglais et écossais et sur le prix de la fonte et du fer rendus au littoral français.

S'adresser à G. BAILEY TOMS AND Ce, Laurence-Pountney-Lane, à Londres.

---

## TOLES POUR LA MARINE.

500 tonnes de belle tôle anglaise pour la marine, à fabriquer en 1854, dans les dimensions ordinaires et aux indications des acheteurs. Livraison à bord des navires dans un port anglais.

S'adresser par lettre à :

G. BAILEY TOMS AND Ce, 27, Laurence-Pountney-Lane, London.

---

## RAILS POUR CHEMINS DE FER.

2,000 tonnes de rails et des premières marques du pays de Galles pour chemins de fer, à exécuter suivant les modèles de l'acheteur, pour être expédiés du pays de Galles en mars et avril prochains.

Adresser les demandes à :

G. BAILEY TOMS AND Ce, commission merchants, 27, Laurence-Pountney-Lane, à Londres.

---

## M. FICHET, MECANICIEN,

Rue Richelieu, 71, fournisseur breveté par LL. MM. l'Empereur et l'Impératrice; breveté d'invention de quinze ans pour ses coffres-forts inattaquables au burin et à l'épreuve du feu; breveté pour ses serrures à combinaisons invisibles et pour serrures sans clef, ayant terminé des caisses qui peuvent défier le feu le plus violent, désire mettre le public à même de juger de l'infaillibilité de son système. A cette fin, il mettra à la disposition du public une de ses caisses dans laquelle on déposera des papiers séance tenante. La caisse sera fermée publiquement, et la clef déposée entre les mains d'une personne désignée à cet effet. Le feu sera mis au bûcher préparé à l'avance et entretenu pendant le temps voulu. Quand il sera expiré, on retirera la caisse du feu, on l'ouvrira, et l'état des papiers sera constaté publiquement.

---

## LIVRET-CHAIX

**Guide officiel des Voyageurs** sur *les Chemins de fer français et les principaux Chemins de fer étrangers, accompagné de Cartes spéciales pour chaque ligne.* — Publié sous le Patronage des Compagnies.

Depuis 1846, l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer publie le LIVRET-CHAIX, qui forme un beau volume in-16 de plus de 250 pages, avec 10 jolies Cartes lithographiées; il paraît une édition le premier de chaque mois.

Cet utile ouvrage est tenu exactement au courant de tous les changements de service qui surviennent *très-fréquemment* dans le mouvement des trains de voyageurs et de marchandises, dans les heures de correspondance de ces trains avec les Messageries et les Bateaux à vapeur, les Chemins de fer étrangers, etc.

Le LIVRET-CHAIX entre dans le détail des services divers de voyageurs ou de marchandises; il donne les tarifs des différentes vitesses, la composition des trains, les cartes des lignes; il ne se borne pas seulement aux chemins de fer français, il franchit la frontière et embrasse les chemins de fer étrangers et les bateaux à vapeur. Il s'adresse aux voyageurs comme aux marchandises; il donne pour les uns les tarifs, pour les autres toutes les conditions de transport.

Cet ouvrage est divisé en trois parties :

La première contient le service des voyageurs et les tarifs de transports des bagages, marchandises, chevaux, chiens et voitures, à *grande vitesse;*

La deuxième, le tableau comparatif de la classification des marchandises sur tous les chemins de fer; le tarif des prix de transport des marchandises par tonne et par kilomètre, ainsi que ceux des voitures, chevaux, bestiaux, houille, etc., à *petite vitesse;*

La troisième, les notices détaillées sur les industries, les hôtels et les restaurants que les voyageurs peuvent avoir intérêt de connaître dans les localités qu'ils parcourent.

Les personnes qui désirent recevoir à domicile les *12 volumes par an* de cette publication, sont invitées à faire parvenir leur souscription à MM. NAPOLÉON CHAIX ET Ce, rue Bergère, 20. Ces 12 volumes leur seront adressés au fur et à mesure de leur publication.

PRIX DE L'ABONNEMENT : Paris, 8 fr.— Départements, 15 fr.— Prix de l'exemplaire : 60 centimes.

Le LIVRET-CHAIX se trouve dans toutes les gares et stations de chemins de fer français, belges et rhénans; sur les chemins de fer anglais; les bateaux à vapeur du Rhin, de la Manche, de la Loire, du Rhône et de la Saône; — sur les paquebots de la Méditerranée, etc., et chez les principaux Libraires.

---

## LIBRAIRIE.

Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

**Boulevard des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.**

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Toutes les valeurs ont encore éprouvé une nouvelle baisse ; mais le mouvement paraît enfin arrêté depuis plusieurs jours. La rente 3 0/0 est tombée un moment à 70 fr.; mais ce cours a commencé à faire réfléchir beaucoup de spéculateurs. Les ventes se sont ralenties au comptant. On hésitait encore à faire des achats en présence des incertitudes de la question d'Orient; mais ceux qui avaient des inscriptions en main n'osaient plus les vendre, dans la crainte de se trouver surpris par un brusque mouvement de hausse. Les vendeurs à découvert devenaient en même temps beaucoup plus rares. On est resté sans affaires pendant plusieurs bourses. Le cours de 70 fr. n'a pas pu être décroché sur le 3 0/0; mais la rente était offerte de nouveau aussitôt qu'elle arrivait au-dessus de 70 50.

Les cours de la rente étaient plus fermes à la fin de la bourse d'hier, par suite d'une reprise de 1/2 0/0 sur les consolidés anglais, qui étaient arrivés à 93 1/8. On parlait d'une décision de la Banque d'Angleterre, qui réduirait de 1/2 0/0 le taux de son escompte. La position financière de la place de Londres s'est améliorée, par suite du paiement du coupon de semestre des consolidés, ce qui a jeté de nouveaux capitaux dans la circulation.

Les actions de la Banque de France ont fléchi depuis huit jours de 70 fr. à 2,690. Cette baisse est attribuée à la diminution des portefeuilles et de l'encaisse.

Les valeurs industrielles sont devenues tout à fait invendables. C'est à peine si l'on parvient à en négocier quelques-unes avec une baisse considérable.

Les actions de chemins de fer sont cotées avec une nouvelle baisse notable. Mais les ventes sont beaucoup plus limitées. Tous les titres qui ont été livrés à la dernière liquidation ont trouvé peu à peu à se classer de nouveau, et les bas prix actuels représentent des placements si avantageux, que les achats ont recommencé au comptant. Les petits capitalistes de province envoient peu d'ordres d'achats, mais ils ne veulent plus se défaire, aux cours actuels, des titres qu'ils ont en portefeuille. Cependant, le Nord est coté avec une nouvelle baisse de 20 fr. Strasbourg a fléchi de 12 50; Lyon, de 5 fr.; Orléans, de 25 fr.; Rouen, de 37 50; le Havre, de 10 f.; Bâle, de 10; Lyon à la Méditerranée, de 25; Lyon à Genève, de 7 50; l'Ouest, de 30; Cherbourg, de 5; Dijon, de 3 f., le Midi, de 17 50; le Grand-Central, de 12 50; Saint-Germain, de 45 fr. Pour peu que l'on reçoive quelque nouvelle rassurante de Saint-Pétersbourg, toutes ces valeurs reprendront facilement leurs anciens cours, car on voit de tous côtés des capitalistes qui sont sortis de leurs valeurs, et qui ne savent que faire de leur argent. Ils sont disposés, dès que les circonstances le permettront, à racheter toutes les valeurs dont ils se sont défaits dans un moment de panique.

Les lignes les plus affectées depuis huit jours sont le Saint-Germain et le Rouen. L'ajournement des négociations relatives à une fusion explique les ventes nombreuses qui ont eu lieu sur ces deux lignes.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 5 jusqu'à celle du 12 janvier.

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 71 45 à 70 40; elle est restée à 70 50, avec une baisse de 95 c.; elle a varié à terme de 71 40 à 70; elle est restée à 70 50.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 99 80 à 98 50; elle est restée à 99 au comptant et à 98 90 à terme.

Les actions de la Banque de France ont fléchi de 2,760 à 2,690, en baisse de 70 fr.

Le Crédit mobilier a fléchi de 680 à 650; il est resté à 660 au comptant, et à 657 50 à terme.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,130 à 1,097 50; elles ont fermé à 1,105.

Le Nord a fléchi de 825 à 795; il a fermé à 805 au comptant et à terme.

Strasbourg a fléchi de 770 à 745; il a fermé à 757 au comptant et à terme.

Lyon a fléchi de 867 50 à 845; il a fermé à 860 au comptant et à 862 50 à terme.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 720 à 690; il est resté à 695.

Lyon à Genève a fléchi de 490 à 477 50; il est resté à 482 50 au comptant et à terme.

L'Ouest a fléchi de 650 à 620; il est resté à 620 au comptant et à 617 50 à terme.

Cherbourg a fléchi de 535 à 530, il est resté à 530.

Dijon a fléchi de 545 à 515.

Saint-Germain a fléchi de 740 à 680; il a fermé à 695.

Le Grand-Central a fléchi de 492 50 à 475; il est resté à 474 75 au comptant et à 480 à terme.

Le Midi a fléchi de 592 50 à 570; il est resté à 572 50 au comptant et à 575 à terme.

Rouen a fléchi de 1,000 à 957 50, il est resté à 962 50 au comptant.

Le Havre a fléchi de 475 à 465.

Bâle a fléchi de 380 à 370; il est resté à 370 au comptant et à 371 25 à terme.

Versailles a été coté à 330.

*Samedi.* — La rente était plus ferme que la veille : toutes les valeurs sont restées un peu en hausse. Le 3 0/0 a repris de 45 c. au comptant à 70 55, et de 60 c. à terme à 70 60. La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 70 c. au comptant à 98 50, et de 65 c. à terme à 98 75. La Banque a fléchi de 5 fr. à 2,745. Le Crédit mobilier a monté de 7 50 à 667 50; le Comptoir national, de 10 à 660; le Nord, de 12 50 à 812 50; Strasbourg, de 15 à 762 50; Lyon, de 15 à 865; Orléans, de 15 à 1,115. Rouen a fléchi de 15 à 955; le Havre, de 5 à 465; Bâle, de 1 25 à 375. Lyon à la Méditerranée a monté de 5 à 700; Lyon à Genève, de 2 50 à 482 50; l'Ouest, de 2 50 à 635 : Cherbourg, de 5 à 530. Le Midi a varié de 570 à 580; le Grand-Central, de 490 à 485; Saint-Germain, de 690 à 700. Dijon a fait 505 à terme; Versailles, 330; le chemin sarde, 465, et le Central suisse, 435.

*Lundi.* — Les prix ont obtenu une nouvelle amélioration ; mais les achats se faisaient avec hésitation, et il n'y avait pas beaucoup d'affaires. La rente 3 0/0 a monté de 55 c. au comptant à 71 40, et de 40 c. à terme à 71; la rente 4 1/2 0/0, de 1 fr. au comptant à 99 50. La Banque a fléchi de 15 à 2,740. Le Crédit mobilier a monté de 12 50 à 660. Le Nord a fléchi de 5 à 807 50. Strasbourg a monté de 7 50 à 770; Lyon, de 5 à 870; Orléans, de 5 à 1,120; Rouen, de 25 à 98 ; le Havre, de 5 à 470; Lyon à la Méditerranée, de 2 50 à 702 50; Genève, de 7 50 à 490; Cherbourg, de 5 à 535; Dijon, de 10 à 515. Le Midi a varié de 578 75 à 580; le Grand-Central, de 485 à 490. L'Ouest a fléchi de 10 à 525; Saint-Germain, de 2 50 à 695. Bâle s'est tenu à 375.

*Mardi.* — Les cours n'ont pas pu se soutenir. De nouvelles ventes ont eu lieu pendant toute la bourse, et comme il y avait peu d'affaires, les prix n'ont pas pu résister aux offres. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 60 c. à 70 50, et à terme de 50 c. à 70 50; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 99; la Banque, de 40 à 2,700; le Crédit mobilier, de 7 50 à 655; le Nord, de 8 75 à 802 50; Lyon, de 10 à 860; Strasbourg, de 40 à 760; Orléans, de 42 50 à 1.107 50; Lyon à la Méditerranée, de 7 50 à 695; Genève, de 5 à 485. Cherbourg s'est tenu à 535; l'Ouest, à 625. Saint-Germain a fléchi de 5 à 690; Rouen, de 40 25 à 968 75; le Havre, de 5 à 465; Bâle, de 2 50 à 372 50; le Midi, de 5 à 575; le Grand-Central, de 5 à 485. Dijon s'est tenu à 515. Le chemin sarde s'est tenu sans changement à 465.

*Mercredi.* — La bourse a été complétement nulle. Les cours se soutenaient difficilement, mais sans variations importantes. Il y avait un peu plus de fermeté à la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 70 40; elle a varié à terme de 70 30 à 70 55. Le 4 1/2 s'est tenu au comptant à 99, et à terme de 99 10 à 98 95. La Banque a fléchi de 40 à 2,690. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 657 50; le Nord, de 2 50 à 865. Strasbourg a fléchi de 2 50 à 757 50; Lyon, de 7 50 à 852 50; Lyon à la Méditerranée, de 5 à 690; Genève, de 2 50 à 482 50; Cherbourg, de 2 50 à 532 50; Orléans, de 2 50 à 1,105; Rouen, de 6 25 à 962 50; Bâle, de 2 50 à 370; le Grand-Central, de 375 à 480; le Midi, de 2 50 à 572 50; Saint-Germain, de 5 à 685. Le Havre s'est tenu à 465; l'Ouest, à 625. Le chemin sarde a fléchi de 3 75 à 461 25.

*Jeudi.* — Le début de la bourse était faible et en baisse, mais les cours se sont raffermis à partir de deux heures par suite de la hausse des consolidés anglais. La rente 3 0/0 a varié de 70 25 à 70 65; elle est restée à 70 50. La rente 4 1/2 0/0 a varié de 99 10 à 99 au comptant et à 98 95 à terme. La Banque s'est tenue à 2,690. Le Crédit mobilier a fait 650 et a monté à 660. Le Nord a varié de 800 à 805; Strasbourg, de 755 à 757 50; Lyon, de 855 à 862 50; Orléans, de 1,100 à 1 105; Rouen, de 962 50 à 965; Bâle, de 370 à 371 25; Lyon à la Méditerranée, de 700 à 695. Cherbourg s'est tenu à 530; l'Ouest, à 520; le Midi, de 570 à 575, le Grand-Central, de 470 à 477 50; Saint-Germain, de 680 à 695. Dijon a fait 515; Genève, 482 50.

*Vendredi.* — La bourse a été beaucoup meilleure que les précédentes. On faisait encore peu d'affaires, mais les vendeurs tenaient les prix, et s'il y avait encore peu de décisions parmi les petits capitalistes, il y a eu de très-bons achats faits par des maisons de premier ordre. La rente 3 0/0 a monté de 40 c. au comptant et de 20 c. à terme, fermant à 70 70; le 4 1/2 0/0 a monté de 10 c. fermant à 99. La Banque a repris de 30 fr.; elle ferme à 2,720. Le Crédit mobilier a gagné 2 50, ferme à 6 60. Le Saint-Germain a monté de 7 50; ferme à 697 50. L'Orléans a gagné 2 50; ferme à 1,105. Le Rouen a monté de 20 fr. et ferme à 980 fr.; le Havre, de 5 fr ; ferme à 470 fr ; le Nord, de 2 25; ferme à 808 75; le Strasbourg, de 5 fr. à 762 50; le Lyon, de 3 75 à 863 75; la Méditerranée, de 2 50 à 697 50; le Midi, de 2 50 à 575; l'Ouest, de 5 fr. à 625; le Central, de 1 25 à 480 fr.

AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 7 au 13 janvier 1854.

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions | Valeur d'émiss. | Somme payée | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1854 | Époques de jouissance | Noms des lignes | Samedi 7 Compt. | Samedi 7 Terme | Lundi 9 Compt. | Lundi 9 Terme | Mardi 10 Compt. | Mardi 10 Terme | Mercredi 11 Compt. | Mercredi 11 Terme | Jeudi 12 Compt. | Jeudi 12 Terme | Vendredi 13 Compt. | Vendredi 13 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 942 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 41 fr. 50 p. un an | juillet 1853. | Nord | 812 50 | 812 50 | 807 50 | 811 25 | 802 50 | 802 50 | 802 70 | 805 » | 805 » | 806 25 | 807 50 | 808 25 |
| tout. | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 35 fr. 1er semestre. | juillet 1853. | Paris à Rouen | 955 » | 970 » | 980 » | 975 » | 969 75 | 965 » | 962 50 | 957 50 | 961 » | 965 » | 960 » | 960 » |
| tout. | 92 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an. | mars 1853. | Rouen au Havre | 465 » | 467 50 | 470 » | » | 465 » | 465 » | 465 » | 463 75 | 465 » | » | 470 » | » |
| tout. | 34 | 94 | 30.000 | 500 | 400 | 9 fr. 30 p. un an. | janv. 1853. | Dieppe et Fécamp | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | 99 | 60.000 | 500 | 400 | 3 0/0 (1). | juillet 1853. | Caen et Cherbourg | 530 » | 535 » | 515 » | 532 50 | 535 » | » | 532 50 | » | 530 » | 527 50 | 527 50 | » |
| tout. | 23 | 99 | 18.000 | 500 | tout | 62 fr. 50 p. un an. | janv. 1853. | Saint-Germain | 700 » | 697 50 | 695 » | 697 50 | 690 » | 695 » | 695 » | 695 » | 695 » | 690 » | 695 » | 697 50 |
| tout. | 17 | 99 | 20.000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 6 m. | juillet 1852. | Versailles (r. g.) | 330 » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 149 | » | 99 | 50.000 | 500 | 250 | 21 fr. p. un an. | avril 1853. | Ouest | 635 » | 635 » | 635 » | 625 » | 625 » | » | 625 » | 620 » | 630 » | » | 632 50 | 625 » |
| tout. | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | Paris à Sceaux | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 165 » | » |
| 1110 | 1762 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 18 fr. 40 p. un an | janv. 1853. | Orléans | 1115 » | 1115 » | 1120 » | 1120 » | 1107 50 | 1107 50 | 1105 » | 1107 50 | 1105 » | 1104 50 | 1105 » | 1105 » |
| 627 | 900 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 33 fr. p. un an. | juillet 1853. | Paris à Strasbourg | 762 50 | 762 50 | 770 » | 767 50 | 760 » | 760 » | 757 50 | 757 50 | 760 » | 757 50 | 760 » | 762 50 |
| 111 | 198 | 99 | 84.000 | 250 | tout | 14 fr. p. un an. | janv. 1853. | Strasbourg à Bâle | 373 » | » | 375 » | 376 25 | 372 50 | 371 25 | 370 » | 372 50 | 371 25 | 371 25 | 370 » | 371 25 |
| » | 175 | 99 | 32.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | juillet 1853. | Blesme à Gray | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 383 | 515 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 11 fr. p. un an. | juillet 1853. | Paris à Lyon | 865 » | 857 50 | 870 » | 875 » | 860 » | 865 » | 852 50 | 857 50 | 862 50 | 860 » | 865 » | 863 25 |
| tout. | 100 | 99 | 40.000 | 500 | tout | 3 40 (1). | » | Montereau à Troyes | » | » | 475 » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | 99 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | » | Provins aux Ormes | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 127 | 99 | 33.300 | 500 | 350 | 5 0/0 (1). | juillet 1853 | Dijon à Besançon | » | » | 515 » | 515 » | » | 515 » | » | » | 515 » | » | 530 » | » |
| tout. | 51 | perp. | 2.300 | 5.000 | tout | 6?8 fr. p. un an. | janv. 1853. | St-Etienne à Lyon | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | 200 | » | » | Lyon à Genève | 482 50 | » | 490 » | 482 50 | 485 » | 480 » | 482 50 | 480 » | 480 » | » | 490 » | 555 » |
| » | » | 99 | 80.000 | 500 | 300 | 8 0/0 p. un an (3). | juin 1853. | Lyon à la Méditerr. | 700 » | 710 » | 702 50 | 702 50 | 695 » | 692 50 | 690 » | 695 » | 695 » | 695 » | 695 » | 690 » |
| » | 730 | 99 | 134 000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853. | Chemins du Midi | 580 » | 577 50 | 580 » | 580 » | 575 » | 570 » | 572 50 | 575 » | 575 » | 572 50 | 575 50 | 575 » |
| tout. | 52 | 99 | 10 000 | 500 | tout | néant. | » | Bordeaux à la Teste | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | 200 | 4 0/0 (1). | » | Grand Central | 485 » | 490 » | 490 » | 487 50 | 485 » | 482 50 | 481 25 | 480 » | 480 » | 477 50 | 480 » | 482 50 |
| tout. | 40 | 99 | 12.500 | 1.000 | tout | 40 fr. par an. | février 1853 | Naples à Castellam. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| tout. | 30 | 99 | 9.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an. | janv. 1853. | Anvers à Gand | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | Charleroi | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

(1) Pendant la durée des travaux.
(2) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.
(3) Plus l'intérêt à 4 0/0.

| | Samedi 7 Compt. | Samedi 7 Terme | Lundi 9 Compt. | Lundi 9 Terme | Mardi 10 Compt. | Mardi 10 Terme | Mercredi 11 Compt. | Mercredi 11 Terme | Jeudi 12 Compt. | Jeudi 12 Terme | Vendredi 13 Compt. | Vendredi 13 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rentes 3 0/0 | 70 55 | 70 60 | 71 40 | 71 » | 70 50 | 70 50 | 70 40 | 70 55 | 70 50 | 70 50 | 70 75 | 70 70 |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 98 20 | 98 75 | 99 50 | » | 99 » | 99 17 | 99 » | 98 95 | 99 » | » | 99 » | 99 » |
| Banque de France | 2755 » | » | 2746 » | » | 2700 » | » | 2680 » | » | 2690 » | » | 2720 » | » |
| Crédit mobilier | 647 50 | 658 75 | 661 50 | 690 » | 655 » | 650 » | 657 50 | 636 25 | 660 » | 657 50 | 510 » | 680 » |
| Comptoir national | 500 » | » | 550 » | » | 545 » | » | 542 50 | » | 540 » | » | 545 » | » |
| Banque foncière | » | » | » | » | 540 » | » | 550 » | » | 550 » | » | » 50 | » |
| Do Obligations (Cert.) | 940 » | » | 940 » | 945 » | 940 » | » | 942 50 | » | 945 » | » | 947 50 | » |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

| Date de l'emprunt | Nombre d'obligat. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émiss. | Somme pay. à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts six mois. | Époques des tirages. | Dates des paiements. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1854. | 150.000 | 75 ans | 335 | tout. | 500 | 7 50 | avril. | janvier juillet. |
| Do. | 80.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 25 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 99 — | 535 | 375 | 625 | 12 50 | » | Do |
| 1853. | 182.333 | 99 — | » | tout. | 500 | 7 50 | » | janvier juillet. |
| Do. | 3.300 | 99 — | 975 | tout. | 1.250 | 25 | assemb. gén. | Do |
| Do. | 50 300 | 99 — | 500 | 375 | 650 | 12 50 | Do | décembre juin. |
| 1848. | 11.431 | 41 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 25 | Do | janvier juillet. |
| Do. | 6.201 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 25 | » | Do |
| 1852. | 1.405 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 25 | » | Do |
| 1851. | » | » » | » | » | » | » | » | Do |
| 1841. | 7.210 | 30 — | 1.005 | tout. | 1.250 | 25 | » | Do |
| 1850. | 8.164 | 75 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | » | Do |
| 1842. | 8.988 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 25 | décembre. | Do |
| 1840. | 13.331 | 89 — | 750 | tout. | 1.250 | 25 | Do | Do |
| 1852. | 150.000 | 96 — | 340 | 200 | 500 | 7 50 | » | Do |
| 1845. | 5.867 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 20 | Do | Do |
| 1847. | 4.968 | 98 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 25 | » | Do |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 25 | Do | mars septembre. |
| 1848. | 5.000 | 87 — | 900 | tout. | 1.250 | 30 | Do | Do |
| 1843. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 25 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | 375 | 625 | 12 50 | Do | » |
| 1841. | 1.000 | » » | 300 | tout. | 500 | 12 50 | Do | avril octobre. |

### Cours du 7 au 13 janvier 1854.

| Noms des compagnies. | 7 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-Boulogne | 328 75 | 337 50 | 335 » | 333 » | 335 » | 335 » |
| Paris à Lyon | 1055 » | 1040 » | 1040 » | 1040 » | 1040 » | 1040 » |
| Lyon à la Méditerranée 3 0/0 | 515 » | 512 50 | 512 50 | 510 » | 509 » | 501 25 |
| Do Nouvelles 3 0/0 | 320 » | 320 » | 310 » | 310 » | 305 » | 310 » |
| Montereau à Troyes | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Strasbourg | 525 » | 525 » | 515 » | 540 » | 540 » | 505 » |
| Saint-Germain (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| Versailles (r. d.) | » | » | » | 1040 » | » | » |
| Ouest | » | 1030 » | » | 1027 50 | » | 1030 » |
| Do (nouvelles) | » | » | 1040 » | » | » | » |
| Saint-Etienne à Lyon | » | » | » | » | » | » |
| Do (2e émission) | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Orléans | 1100 » | 1100 » | » | » | » | » |
| Do (Nouvelles 1848) | » | 1085 » | 1085 » | 1085 » | » | » |
| Do (Nouvelles 1852) | » | 330 » | 330 » | 330 » | 322 50 | 322 50 |
| Paris à Rouen | » | 900 » | » | » | 890 » | » |
| Do (nouvelles) | » | » | » | » | » | 1000 » |
| Rouen au Havre | » | » | 1035 » | » | » | 1055 » |
| Do (nouvelles) | » | » | » | 1200 » | » | » |
| Strasbourg à Bâle | » | » | » | » | » | » |
| Do (nouvelles) | » | » | 545 » | » | » | 500 » |
| Dijon à Besançon | » | » | » | » | » | » |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 6 au 12 janvier 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes. | 6 | 7 | 9 | 10 | 11 | 12 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 837 50 à 850 » | 820 » à 825 » | 812 50 à 825 » | 820 » à 825 » | 825 » à » » | 817 50 à 825 » |
| Paris à Strasbourg | 775 » à 781 25 | 750 » à 756 25 | 750 » à 756 25 | 756 25 à 762 50 | 762 50 à » » | 765 20 à 768 75 |
| Orléans | 1125 » à 1130 » | 1075 » à 1100 » | 1075 » à 1100 » | 1075 » à 1125 » | 1125 » à » » | 1081 » à 1125 » |
| Paris à Rouen | 950 » à 1000 » | 925 » à 950 » | 925 » à 950 » | 975 » à 1000 » | 1000 » à » » | 975 » à 1000 » |
| Rouen au Havre | 475 » à 487 50 | 462 50 à 475 » | 462 50 à 475 » | 462 50 à 475 » | 475 » à » » | 475 » à 475 » |
| Lyon | 875 » à 881 25 | 850 » à 862 50 | 850 » à 862 50 | 862 50 à 875 » | 875 » à » » | 856 25 à 875 » |
| Ouest | » | » | » | » | » | » |

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

| Dénomination | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Caisse Béchet, Dethomas et Ce | 500 | 500 |
| — Leroy, de Chabrol et Ce | 1000 | 1170 |
| Oblig. de la ville de Paris (1849) | 1000 | 1170 |
| Do Do (1852) | 1000 | 1150 |
| Sambre à l'Oise ... Canal | 1000 | 800 |
| Sambre française canalisée | 500 | 1500 |
| Ténez ... Cuivre | 100 | 97 50 |
| Vieille-Montagne ... Zinc | 210 | 485 |
| Nouvelle-Montagne ... Zinc | 1000 | 1325 |
| Meuse ... Zinc | 250 | » |
| Stolberg ... Zinc | 750 | 1065 |
| Eschweiler | 750 | 770 |
| Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre | 100 | 45 |
| Blanzy ... Charbon | 500 | 990 |
| Chazotte ... Charbon | 1/3 500 | 500 |
| Charbonnages belges | 500 | 327 50 |
| Pont-de-Loup (sud) ... Charbon | 1/400 | 260 |
| Mines de la Loire ... Charbon | 1/72315 | 537 50 |
| Centre-du-Flenu ... Charbon | 1000 | 165 |
| Long-Pendu ... Charbon | 500 | » |
| Epinac ... Charbon | 1/2 400 | » |
| Haute Loire ... Charbon | 500 | 250 |
| Montrelais ... Charbon | 5000 | 3000 |
| Azincourt ... Charbon | 1/1 500 | 500 |

| Dénomination | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Echarcon ... Papeterie | 1000 | 1000 |
| Essonne ... Papeterie | 1000 | » |
| Bastennes ... Asphalte | 1000 | 400 |
| Monceaux-sur-Sambre ... Forges | 1000 | 1800 |
| Aveyron (Decazeville) ... Forges | 3000 | 4000 |
| Maubeuge (Nord) ... Forges | 300 | 300 |
| Alais ... Forges | 3000 | 1750 |
| Châtillon et Commentry ... Forges | 1000 | 1100 |
| Providence ... Forges | 1000 | 1105 |
| Herserange (n. libér.) ... Forges | 300 | 325 |
| Le Phénix | 750 | 1215 |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1/800 | 4550 |
| Valentin-Cocq ... Usine | 500 | 930 |
| Société Cail et Ce ... Usine | 500 | 995 |
| Christofle ... Usine | 500 | 815 |
| Tuyaux de Chameroy ... Usine | 500 | 810 |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 25 |
| Gaz anglais (Paris) | 2500 | 5000 |
| — français (Paris) | 500 | 865 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1275 |
| — de Belley (lib. libéré) | 500 | » |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 625 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 705 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | » |

| Dénomination | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | 650 |
| — d'Arles, 1re série | 400 | 90 |
| — Do 2e série | 400 | 45 |
| — de Besançon | 450 | 325 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | » |
| — de Versailles | 500 | 575 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries impériales | 10000 | 10000 |
| — Caillard | 1000 | 930 |
| Gondoles parisiennes | 81 | 100 |
| Omnibus (Entreprise générale) | 1000 | 2200 |
| Omnibus (rive gauche) | 250 | 210 |
| Favorites ... Omnibus | 900 | 1060 |
| Hirondelles ... Omnibus | 1000 | 200 |
| Orléanaises ... Omnibus | 1000 | 775 |
| Tricycles ... Omnibus | 800 | 100 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | 710 |
| Désirées ... Pet. voit. | 500 | 575 |
| Lutéciennes ... Pet. voit. | 500 | 790 |
| Sylphides ... Pet. voit. | 500 | 600 |
| Générale ... Ass. maritime. | 12500 | 45 0/0 b. |
| Lloyd français ... Maritime. | 5000 | 131 20/0 |
| Union des Ports ... Maritime. | 5000 | 13 0/0 b. |
| Mélusine ... Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Sécurité ... Maritime. | 5000 | 29 0/0 b. |
| Sauvegarde ... Maritime. | 5000 | 12 0/0 b. |
| Océan ... Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ... Incendie. | 5000 | 145 0/0 b. |
| Générale ... Incendie. | 5000 | 32.500 |
| Union ... Incendie. | 5000 | 57 0/0 b. |
| France ... Incendie. | 5000 | 23 0/0 b. |
| Phénix ... Incendie. | 1000 | 3300 |
| Providence ... Incendie. | 2500 | 31 0/0 b. |
| Urbaine ... Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance ... Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Eventualités d'Avignon | 31 50 | » |
| — de Cette | 19 | » |
| — de Fampoux | 25 | » |
| Glaces d'Oignies ... Belgique. | 1000 | 1500 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 400 |
| — de Montluçon | 500 | 440 |
| Docks | 250 | 205 50 |
| Journaux réunis | 500 | 510 |
| Beberly (Amiens) | 500 | 700 |
| Colin (Frévent) | 500 | 600 |
| Gamaches | 500 | 400 |
| Palais de Cristal | 100 | 105 |
| Richer | 500 | » |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

N° 698. 13e ANNÉE. — N° 3. SAMEDI, 21 JANVIER 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

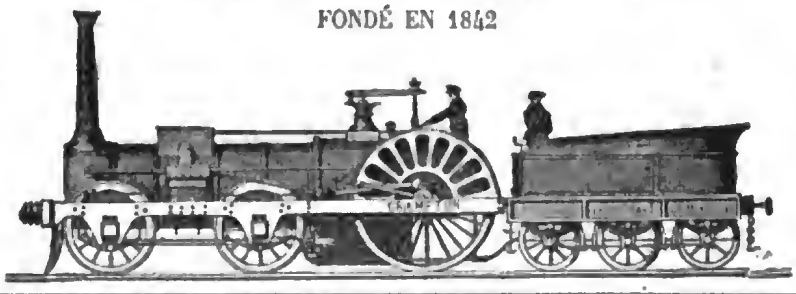
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris.. ..... | 12 f. | — 22 f. |
| Départements .... | 13 » | — 24 » |
| Etranger ..... | 16 » | — 30 » |

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### AVIS AUX ABONNÉS.

Nous avons l'honneur de prévenir MM. les nouveaux abonnés pour un an, que la carte distribuée comme prime ne peut leur être expédiée par la poste ou les messageries vu son grand format.

Elle doit donc être prise dans nos bureaux, 85, rue Richelieu.

### *SOMMAIRE*

Situation, 33. — Banque de France. Augmentation du taux de l'escompte, 33. — Question monétaire, 33. — Crédit foncier de France, 34. — Chemin de fer Grand-Central. Prise de possession des chemins de Saint-Etienne, Andrezieux et Roanne, 35. — Chemin de fer de Genève, 36. — Chemin de fer de Paris à Mulhouse, 36. — Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée. Prolongement de Marseille sur Toulon, 36. — Chemin de fer du Luxembourg. Nouvelle jonction de la Belgique avec la France, 36. — Projet de chemins de fer pyrénéens, 37. — Recettes de la semaine, 37. — Avis aux actionnaires, 37 — Chemins de fer étrangers. Hollande et Belgique, 38. — Société des Ingénieurs civils, 38. — Chemin de fer d'Afrique, 39. — Correspondance, 41. — Recettes, 42. — Annonces, 43, 44, 45, 46. — Chronique de la Bourse, 47. — Bourse, 48.

### Situation.

Samedi dernier la rente fermait à 72 10, en hausse de 1 fr. 60 sur le cours de la veille. Hier jeudi le 3 0/0 fermait à 69 80, en baisse de 2 fr. 30 sur le cours de samedi. La situation est-elle plus mauvaise cependant? Quelque fait politique nouveau s'est-il produit? Non ; la situation ne s'est ni empirée ni améliorée; il n'y a pas de fait politique nouveau. Mais c'est précisément le propre de l'incertitude d'exagérer la confiance comme le découragement et de passer alternativement et sans cause de l'un à l'autre.

Les chemins de fer ont mieux résisté que la rente à l'influence de la baisse ; vendredi dernier l'Orléans fermait à 1,105 ; le Nord, à 808 75 ; le Strasbourg, à 762 50 : le Lyon, à 863 75. Hier jeudi, sous l'impression produite par la nouvelle que la Banque de France avait élevé à 5 0/0 le taux de son escompte, l'Orléans fermait à 1.075 ; le Nord, à 790 ; le Strasbourg, à 745 ; le Lyon, à 845; ce qui représente une baisse de 10 fr. sur l'Orléans ; de 18 fr. 75 sur le Nord ; de 17 fr. 50 sur le Strasbourg ; de 18 fr. 75 sur le Lyon.

C'est là encore assurément une bonne tenue, en face de la baisse de 2 fr. 30 c. qui a eu lieu du samedi au jeudi sur le 3 0/0. Cette solidité s'explique, comme nous l'avons fait souvent remarquer, par les revenus élevés et progressifs des voies ferrées. Pendant que les bonnes lignes donnent, au cours actuel, des revenus qui varient entre 6 et 7 1/2 0/0, la rente 3 0/0, au cours actuel, ne représente pas tout à fait 4 1/2 0/0.

Du samedi au jeudi, le Crédit mobilier a baissé de 30 fr.; c'est à peu près une baisse double de celle qui s'est produite sur les chemins de fer. Si l'on considère que le portefeuille du Crédit mobilier ne peut se composer que de ces mêmes valeurs dont la baisse a été moitié moindre, on doit trouver cette différence des cours fort peu logique.

Nous ne saurions trop le répéter : si le moment actuel est excellent pour les placements sérieux et à long terme, il est extrêmement dangereux pour les affaires à découvert, c'est-à-dire faites sans avoir les titres pour livrer, si l'on est vendeur, ou l'argent pour lever les titres, si l'on est acheteur. Toutes les valeurs sont exposées aujourd'hui à des fluctuations aussi brusques que considérables. S'il est vrai que nous n'ayons jamais été aussi près de la guerre, il est vrai, par cela même que nous n'avons jamais été aussi près de la paix. L'une ou l'autre peut nous surprendre inopinément et déterminer de très-fortes variations. Nous n'avons pas besoin d'insister sur le danger que l'on court en s'exposant à de pareils revirements, que nulle intelligence des affaires ne saurait ni prévoir ni prévenir. Le moment n'est propice qu'aux placements sérieux. Qu'importe, en effet, une dépréciation de quelques mois au capitaliste qui a l'avenir en vue, et qui trouve aujourd'hui l'occasion de placer ses capitaux à un taux qui double ses revenus et, par conséquent, son bien-être?

F. Solar.

### Banque de France.

*Augmentation du taux de l'escompte.*

Dans sa séance de jeudi 19 janvier, la Banque de France a élevé à 5 0/0 le taux de l'escompte et des avances à dater du 20 janvier.

Cette mesure s'explique par la mesure analogue prise en 1847, par suite de la crise des céréales.

F. Solar.

### Question monétaire.

Un décret en date du 12 janvier 1854, inséré au *Moniteur* du 14, prescrit la fabrication de pièces de 5 fr. en or, à la taille de 620 pièces au kilogramme et au module de 14 millimètres.

Ces nouvelles pièces, destinées à remplacer dans la circulation les pièces de 5 fr. en argent qui commençaient à faire défaut, conviendront surtout à l'usage des classes riches

Digitized by Google

et aisées dans les grandes villes, mais elles seront peu recherchées dans les campagnes, surtout par les cultivateurs et les ouvriers aux mains calleuses.

L'administration des finances a reculé devant la modification du rapport de l'or à l'argent, c'est-à-dire la fabrication de pièces de 5 fr. en argent au rapport de 14.5 ou de 15 à 1, au lieu du rapport actuel de 15.5 à 1; qui est la cause unique de l'exportation de notre monnaie d'argent (1). Nous respectons pleinement les scrupules qui ont arrêté M. le ministre des finances devant l'adoption d'une mesure aussi radicale pour une gêne peut-être passagère, mais nous croyons toujours, même après le décret du 12 janvier, qu'il serait utile d'ordonner la fabrication, pour les appoints au-dessous de 5 fr., d'une monnaie de billon composée d'argent et d'alliage à un titre déterminé, mais un peu inférieur à la valeur nominale des pièces; c'est le seul moyen de conserver sans perte et même avec profit dans la circulation une quantité de monnaie suffisante pour tous les besoins des menues transactions journalières, non-seulement dans les grands centres, mais surtout dans les campagnes.

Ad. Blaise (des Vosges).

Voici le texte du décret :

« Art. 1er. Les pièces d'or de dix francs qui seront fabriquées à l'avenir seront du diamètre de 17 millimètres.

» Art. 2. Le poids et les tolérances de poids et de titres desdites pièces sont maintenus tels qu'ils sont fixés par le décret du 3 mai 1848.

» Art. 3. Il sera fabriqué des pièces de cinq francs en or.

» Art. 4. La pièce de cinq francs sera de la taille de 620 pièces au kilogramme, au poids de 1 gramme 6,129 et au diamètre de 14 millimètres. Les titres et les tolérances de titre seront les mêmes que ceux fixés par la loi du 7 germinal an XI.

» Art. 5. La tolérance de poids accordée pour la fabrication des pièces de cinq francs en or, sera de trois millièmes en dessus et de trois millièmes en dessous du poids légal. »

---

### Crédit foncier de France.

Le Crédit foncier de France vient de faire connaître la combinaison financière au moyen de laquelle il entend faire profiter les porteurs de ses obligations des avantages que lui a faits le décret du 21 décembre dernier.

Ce décret, on s'en souvient, annulle le prêt à l'annuité de 5 0/0, qui ne correspondait plus à l'intérêt réel des capitaux, et relevé le taux de l'annuité jusqu'à un chiffre à déterminer entre la limite maximum de 5 95, et la limite minimum de 5 45. On sait également que le Conseil d'administration du Crédit foncier de France s'est arrêté au chiffre de 5 65 c., en usant avec une louable modération de la latitude qui lui était ouverte. Il a voulu, en outre, faire profiter les porteurs de ses obligations de l'augmentation de l'annuité payée par les emprunteurs. Tel est l'objet de la combinaison que nous avons à exposer.

Cette combinaison présente deux dispositions principales qui nous paraissent de nature à mériter l'attention des porteurs d'obligations; ce sont : 1° la libération facultative des obligations foncières à 500 fr.; 2° l'échange de la prime au remboursement contre une augmentation d'intérêt de 1 0/0.

La libération facultative à 500 fr. répond aux préoccupations d'un certain nombre de porteurs, qui, n'ayant pas craint, l'année dernière, à une époque de hausse et de paix générale, de se placer sous le coup d'un appel de 800 fr. à réaliser en deux mois, pouvaient, aujourd'hui que l'aspect de la place a changé, s'inquiéter des conséquences de leurs engagements. A ceux-là, le Crédit foncier offre de réduire leur engagement de moitié et de près des deux tiers les sommes à verser. En effet, au lieu d'une obligation de 1,000 fr., ils pourront se restreindre à une dernière obligation de 500 f., et comme ils ont déjà versé 200 f., au lieu d'avoir 800 fr. à verser en deux mois, ils n'auront plus que 300 fr. à verser dans l'année. Ainsi donc : réduction des sommes à verser, éloignement des termes de versement obligatoires, c'est là un double allégement accordé à ceux des porteurs d'obligations qui, en conséquence du changement survenu dans l'état du marché, peuvent être désireux de réduire leurs engagements.

Cette réduction est d'ailleurs facultative. Ceux des porteurs qui voudront conserver leur droit à la souscription de l'obligation entière pourront, par un simple versement immédiat de 100 fr., s'assurer la possession de la seconde coupure de 500 fr.; quant aux 400 fr. restants, ils seront versés par quart, dans la première quinzaine de janvier, avril, juillet et octobre 1855 : c'est un délai total de près de deux ans accordé pour parachever l'acquittement de la deuxième coupure de 500 fr. Ces facilités et ces délais donnés aux porteurs d'obligations qui voudront se libérer volontairement, sont d'autant plus décisives, que les conditions premières, c'est-à-dire le versement obligatoire dans les deux mois des 800 fr. complémentaires, est maintenue à l'égard des souscripteurs, dont les titres seront désignés par le sort pour un appel de série, et qui n'auront pas profité de la faculté de conversion ouverte jusqu'au 10 février.

Quant au rachat de la prime par une augmentation d'intérêt de 1 0/0, elle offre aux porteurs un avantage considérable. Cet avantage ne consiste pas seulement dans l'échange d'une prime éloignée, contre un revenu actuel et certain : il consiste encore en une augmentation de revenu bien supérieure à ce que représente la totalité de la prime. En effet, évaluée en revenu, la prime de 200 francs représente 34 centimes. Or, c'est *un franc* d'augmentation de revenu que donne le Crédit foncier de France; c'est donc un avantage de deux tiers pour 0/0 de revenu accordé aux intéressés, en sus des 34 c. par an qui représentent le rachat de la prime. On voit donc que si l'état général des affaires impose à la Compagnie l'obligation d'élever le taux de l'annuité qu'elle demande à ses emprunteurs, elle fait largement profiter de cette augmentation les capitalistes qui lui ont confié l'emploi de leurs deniers.

On remarquera qu'une restriction est apportée à l'échange des obligations 3 0/0 avec lots et prime, en obligations 4 0/0 avec lots sans prime, et que la conversion ne peut s'opérer que dans la proportion des trois cinquièmes ou des quatre cinquièmes. Cette restriction a été imposée à la Compagnie par les prêts qu'elle a déjà consentis, sous l'empire de la convention du 18 novembre 1852, à l'annuité de 5 0/0.

Nous nous bornons à cet exposé de la combinaison offerte par la Société du Crédit foncier de France aux porteurs de ses obligations, et nous faisons des vœux sincères pour qu'elle atteigne le but que la Compagnie se propose, malgré les difficultés de la situation actuelle.

Ad. Blaise (des Vosges).

Voici le texte officiel des combinaisons adoptées par le Conseil d'administration du Crédit foncier de France, tel qu'il a été publié par cette Compagnie.

*Libération des promesses d'obligations foncières à 500 fr. — Délais des versements. — Rachat de la prime. — Appel de série.* — Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France, voulant faire participer les porteurs des promesses d'obligations foncières aux avantages acquis à la Compagnie en vertu du décret impérial du 21 décembre 1853, dans la mesure que comportent les opérations déjà réalisées sous l'empire de la convention du 18 novembre 1852,

A pris les décisions suivantes :

§ 1er. *Promesses d'obligations.* — Tout porteur de *promesse d'obligation foncière* pourra, jusqu'au 10 février prochain, réduire son engagement à une coupure de 500 fr., donnant droit à la moitié du lot attribué à l'obligation entière, moyennant le versement de 300 fr. par promesse, réparti ainsi qu'il suit :

100 fr. sur la présentation du titre avant le 14 février;

100 fr. du 15 avril au 1er mai 1854;

100 fr. du 15 octobre au 1er novembre 1854;

Avec faculté d'anticipation totale.

Après le paiement de ladite somme de 300 fr. les titres définitifs seront délivrés comme il suit :

Tout porteur de cinq promesses libérées de 500 fr. recevra en échange :

1° Deux coupures d'obligations foncières de 500 fr., rapportant 3 0/0, ayant droit chacune à la moitié du lot attribué à l'obligation entière et remboursables avec une prime de 20 0/0, au plus tard en cinquante années.

2° Trois coupures d'obligations foncières de 500 fr. chacune, rapportant un revenu fixe de 4 0/0, ayant droit chacune à la moitié du lot attribué à l'obligation, et remboursables au pair dans le même espace de temps.

Les porteurs de moins de cinq *promesses* libérées de 500 fr. qui ne se seraient pas réunis pour user de leur droit, seront admis à l'exercer dans la proportion qui se rapprochera le plus de celle qui vient d'être établie.

Les porteurs des *promesses*, quel que soit le

(1) Voir le *Journal des Chemins de fer* du 3 décembre 1853.

Digitized by Google

nombre de leurs titres, qui voudront réduire leurs engagements dans la même proportion, tout en conservant les conditions actuelles de primes et d'intérêt, seront admis à le faire, en profitant des délais ci-dessus indiqués.

L'intérêt de 3 0/0 continuera à être payé sur les versements effectués, jusqu'à la libération complète de 500 fr.

A partir du premier versement fait par le porteur de la *promesse*, qui réduira son engagement à une coupure de 500 fr., le lot échu au numéro de l'obligation sera divisé par moitié.

Les porteurs des promesses qui préféreront compléter le versement de 1,000 fr. par obligation, afin de conserver le droit à la deuxième coupure de 500 fr., pourront, tout en profitant de la faculté qui leur est ouverte jusqu'au 10 février prochain, souscrire cette deuxième coupure de 500 fr., moyennant un versement de 100 fr. qui sera représenté par un récépissé, portant 3 0/0 d'intérêt et donnant droit à la moitié du lot attribué au numéro de l'obligation.

Les 400 fr. restant dus sur ce *récépissé* seront payés :

100 fr. du 2 au 15 janvier 1855,
100 fr. du 1er au 15 avril 1855,
100 fr. du 1er au 15 juillet 1855,
Et 100 fr. du 1er au 15 octobre 1855,

Avec faculté d'anticipation totale.

Lors de la libération complète, le *récépissé* sera échangé, à la volonté du porteur, soit contre une coupure d'obligation foncière de 500 fr., rapportant 3 0/0, soit contre une coupure d'obligation foncière de 500 fr., rapportant 4 0/0, dans les conditions ci-dessus énoncées.

§ II. *Obligations libérées.* — Les porteurs des obligations actuellement libérées, rapportant 3 0/0 d'intérêt avec lots et primes, auront, du 12 au 25 février prochain, la faculté d'échanger, jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes, les titres qu'ils représenteront, contre d'autres obligations, divisées en coupures de 500 fr., donnant un revenu fixe de 4 0/0, participant aux mêmes lots, et remboursables au pair, au plus tard en cinquante années.

§ III. *Premier appel de série.* — Les porteurs des *promesses d'obligations foncières* qui n'auraient point profité, d'ici au 10 février, des avantages indiqués au § I, sont prévenus que, l'importance des placements hypothécaires déjà réalisés par la Compagnie, rendant nécessaire l'appel des versements par série auxquels ces titres sont soumis,

Il sera procédé, le 11 février prochain, en séance publique, à midi, au siége de la Société, rue Taitbout, 57, au tirage au sort de la première des vingt séries appelées à compléter le versement intégral de 1,000 fr. par obligation.

Les porteurs des *promesses* comprises dans cette première série sortie devront effectuer leurs versements dans les termes énoncés au dos des titres, savoir :

300 fr. dans les quinze jours qui suivront la désignation de la série appelée, c'est-à-dire du 12 au 27 février prochain ;

Et 500 fr. dans les deux mois suivants, c'est-à-dire du 27 février au 27 avril prochain,

Avec décompte d'intérêts au moment du paiement et faculté d'anticipation.

Moyennant ces versements, tout porteur de cinq promesses libérées de 1,000 fr. aura droit, jusqu'à concurrence de quatre cinquièmes, à des obligations divisées en coupures de 500 fr., donnant un revenu fixe de 4 0/0, participant aux lots et remboursables au pair.

§ IV. *Dispositions générales.* — Les titres sur lesquels les versements exigibles ne seraient pas effectués resteront soumis aux conditions énoncées au dos des titres actuels, et cesseront notamment, à partir de l'expiration des délais ci-dessus indiqués, d'avoir droit aux lots et primes appartenant aux numéros correspondants qui viendraient à sortir.

Les porteurs des promesses non comprises dans la première série désignée par le sort, ou qui n'auront point usé de la faculté ouverte jusqu'au 10 février prochain par le § I du présent avis, resteront soumis à toutes les clauses et conditions stipulées sur les titres actuels.

Les versements sont reçus à la caisse de la Compagnie, rue Taitbout, 57, depuis le 18 janvier, de dix heures à trois heures.

---

## Chemin de fer Grand-Central.

PRISE DE POSSESSION DES CHEMINS DE SAINT-ÉTIENNE, ANDREZIEUX ET ROANNE.

Nous avons publié l'autre jour le décret qui approuve, sur l'avis conforme du Conseil d'Etat, l'acquisition, par la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, des trois lignes de Lyon à Saint-Etienne, de Saint-Etienne à Andrezieux et d'Andrezieux à Roanne ; nous trouvons aujourd'hui dans un journal de Lyon, *le Salut public*, les détails suivants sur la prise de possession de ces trois chemins, par M. le comte de Morny, président du chemin de fer Grand-Central.

A côté des justes témoignages de reconnaissance donnés par les populations laborieuses de Rive-de-Gier et de Saint-Etienne à M. le comte de Morny, ce que les actionnaires doivent surtout apercevoir, c'est la propriété de chemins en pleine exploitation, donnant des bénéfices immédiats sur le prix d'achat, traversant des pays riches, industrieux, auxquels de nouveaux débouchés sont ouverts, ce qui promet, par conséquent, des transports plus considérables encore aux chemins de fer, c'est-à-dire de nouveaux profits à ajouter à ceux que produisent déjà les chemins fusionnés.

AD. BLAISE (des Vosges).

Voici l'article du *Salut public* :

« M. le comte de Morny s'est rendu avant-hier à Saint-Etienne, et a pris possession de l'administration des chemins de fer de cette ville à Lyon, à Roanne et à Andrezieux, qui sont réunis au Grand-Central.

» Un banquet a réuni dans les salons de l'hôtel du Nord tous les directeurs d'établissements métallurgiques de la localité. Le soir, au cercle du commerce, en présence de six ou huit cents personnes, M. le comte de Morny a prononcé un discours dans lequel il a insisté sur les avantages considérables que la ville de Saint-Etienne allait retirer de ces vastes entreprises, et il a fait appel à l'union de tous les intérêts privés dans le but d'obtenir ce grand intérêt général.

» De Saint-Etienne M. de Morny s'est rendu à Rive-de-Gier, où il est arrivé hier matin, à dix heures. Il a successivement visité la plupart des grands établissements industriels, depuis Saint-Chamond jusqu'à Rive-de-Gier. Forges, fonderies, aciéries, rubannerles, verreries, etc., il a voulu tout voir, et a tout examiné dans les plus grands détails.

» Partout, les chefs de ces établissements et leurs nombreux ouvriers ont accueilli M. le président du chemin de fer Grand-Central avec l'empressement le plus cordial et le plus respectueux. Il s'est entretenu avec les principaux contre-maîtres. Dans une des usines, un jeune chef d'atelier est sorti des rangs pour adresser à M. le comte de Morny les paroles suivantes :

« Monsieur le comte de Morny,

» Je viens au nom de mes camarades et » comme interprète de leurs sentiments, vous » remercier d'avoir bien voulu nous honorer » de votre visite.

» Votre présence dans ces usines est pour » nous un gage assuré de travail et de bonheur » pour nos familles.

» Veuillez, Monsieur le comte, être auprès de » l'Empereur notre interprète ; lui dire com- » bien nous sommes reconnaissants de sa bien- » veillance pour la classe ouvrière et l'assurer » de tout notre dévouement.

» *Vive l'Empereur !* »

» Plus loin, dans l'établissement de MM. Pétin et Gaudet, à Rive-de-Gier, le principal contre-maître de cette usine, interrompant la manœuvre qu'il commandait pour forger une pièce de 15,000 kilogrammes, est venu, entouré de 4 ou 500 ouvriers, remercier M. le comte de Morny de sa visite, dans les termes suivants :

« Monsieur le comte de Morny,

» Nous profitons de l'heureuse occasion de » votre présence parmi nous, pour vous faire » connaître notre entière gratitude pour tous » les bienfaits que nos excellents chefs ne ces- » sent de nous prodiguer ; nous ferons toujours » nos efforts pour nous rendre dignes de la » confiance qu'ils veulent bien nous accorder, » et les seconder pour vaincre les difficultés » qui se présentent dans la partie des grosses » pièces de forge, qui place aujourd'hui nos » habiles patrons au plus haut degré de l'é- » chelle industrielle.

» Nous nous rappellerons, Monsieur le comte, » de votre inestimable visite, qui nous fait un » bien grand honneur.

» Permettez-nous, Monsieur le comte, de » vous prier d'avoir la bonté d'être notre in- » terprète auprès de l'Empereur, pour le re- » mercier de nouveau de la distinction dont il » a honoré nos chefs à son bien-aimé passage » à Rive-de-Gier, et portez-lui, s'il vous plaît, » les vœux que nous formons pour la conser- » vation de sa précieuse existence. Veuillez » aussi lui témoigner notre sincère reconnais- » sance pour la sollicitude toute paternelle » dont il ne cesse de donner des preuves à la » classe ouvrière, et lui porter l'assurance de » notre entier dévoûment.

» *Vive l'Empereur !* »

» Ces deux allocutions ont été suivies des cris les plus enthousiastes de *Vive l'Empereur!* M. le comte de Morny a trouvé les expressions les plus heureuses et les plus bienveillantes pour remercier ces braves gens des bons sentiments qu'ils venaient de lui exprimer. Il leur a dit qu'en se trouvant au milieu d'eux, il était fier d'avoir consacré une partie de sa vie à l'industrie et de s'être constamment occupé des questions qui tendent à améliorer la condition des classes ouvrières. Il les a félicités des sentiments

Digitized by Google

de reconnaissance et d'affection qu'ils témoignaient pour le chef de l'État, et leur a promis de faire connaître à l'Empereur tout ce qu'il y avait pour lui de dévoûment parmi les nombreux ouvriers du bassin de la Loire.

» A cinq heures, M. le comte de Morny est parti par un train spécial, en exprimant le regret de ne pas avoir pu visiter les nombreuses usines qui se trouvaient en dehors de sa route.

» De retour à Lyon dans la soirée, il assistait au bal de M. le maréchal de Castellane, où se trouvait réunie, comme tous les lundis, l'élite de la société lyonnaise.

» M. de Morny a quitté notre ville ce matin, à cinq heures, retournant à Paris. »

## Chemin de fer de Genève.

La Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève vient d'obtenir l'approbation de son tracé sur le territoire génevois. Le 15, tous les propriétaires ont donné leur consentement à la prise de possession immédiate. On commencera les terrassements vers la mi-février. Les travaux seront conduits par un personnel expérimenté. La Compagnie espère pouvoir mettre la ligne, avec embranchement de Mâcon à Ambérieu, en exploitation pour le printemps de 1856.

G. Lenoir.

## Chemin de fer de Paris à Mulhouse.

Le *Napoléonien* annonce que les travaux nécessaires à l'établissement de la deuxième voie sur le chemin de fer de Montereau à Troyes commenceront le 1er mars prochain au plus tard.

G. Lenoir.

## Chemin de fer de Lyon à la Méditeranée.

### PROLONGEMENT DE MARSEILLE SUR TOULON.

Nous trouvons dans *la Sentinelle* de Toulon des indications détaillées sur les projets de tracé du chemin de fer qui doit unir Marseille à Toulon.

Il existe deux projets pour relier Marseille et Toulon, ou plutôt diriger vers Toulon la grande voie allant de Paris à la frontière d'Italie : le projet de l'État et celui de la Compagnie.

Ils ont deux choses communes, deux points sur lesquels ils concordent entièrement : la ligne de Marseille à Aubagne, et celle de Toulon à la Cadière.

La discordance entre les deux projets porte sur la partie intermédiaire.

Le projet des ingénieurs de l'État passerait près de La Ciotat; mais peut-être n'en desservirait-il pas le port bien utilement, puisqu'il ne s'en rapproche tout au plus que de 4 kilomètres environ; ce projet coûterait une somme de 36 millions.

Le projet de la Compagnie, au contraire, passe par Cuges. Il dessert mieux Aubagne, il offre 6,200 mètres de moins dans son parcours, et ne coûterait guère que 30 millions.

La Compagnie insiste sur l'adoption de son tracé, qui réalise aussi promptement pour les contribuables un bénéfice de plus 6 millions, et qui abrège la communication de plus de 6,000 mètres de parcours.

On donne de plus, comme une chose très positive, que la Compagnie a déjà commandé le matériel roulant destiné à l'exploitation de la nouvelle ligne.

## Chemin de fer du Luxembourg.

### NOUVELLE JONCTION DE LA BELGIQUE AVEC LA FRANCE.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est : Paris à Strasbourg, Paris à Mulhouse et Metz à Thionville, vient d'ajouter une nouvelle maille à son réseau en traitant de sa jonction par Thionville et Aubange avec le chemin de fer belge du Luxembourg, de manière à former une ligne continue de la mer du Nord à la Méditerranée, c'est-à-dire d'Ostende et d'Anvers à Marseille, par Namur, Arlon, Thionville, Metz, Nancy, Gray, Lyon et Avignon.

Nous publierons dans un prochain numéro le texte du rapport soumis à l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer luxembourgeois dans sa réunion du 9 janvier dernier. Ce document, dont les conclusions ont été adoptées par les actionnaires, intéresse assez vivement aujourd'hui le public français pour que nous lui expliquions ce qu'est le chemin de fer du Luxembourg, l'avenir auquel il est appelé par suite de sa jonction avec les chemins de fer français, et l'influence qu'il est de nature à exercer sur nos principales lignes du Nord et de l'Est.

La Compagnie du Luxembourg est tout à la fois concessionnaire, en vertu d'une loi du 18 juin 1846, du chemin de fer du Luxembourg, et cessionnaire du canal de l'Ourthe (Meuse et Moselle), concédé, en 1827, à une Société dont la Compagnie du Luxembourg a acheté toutes les actions.

Le chemin de fer du Luxembourg part de Bruxelles même, d'une station située au quartier Léopold; il se dirige vers le chemin de Louvain à la Sambre, qu'il atteint à Wavre, et avec lequel il peut, en outre, être relié au moyen d'un raccordement aboutissant à l'une des stations intermédiaires de la section de Wavre à Gembloux. Depuis le point de jonction des deux lignes jusqu'à Namur, les convois du chemin de fer du Luxembourg ont le droit de faire usage du chemin de fer de Louvain à la Sambre, qui, sur cette partie de son développement, est déclaré commun aux deux lignes.

De Namur, le tracé de la ligne du Luxembourg est dirigé sur Arlon par Ciney, Rochefort et Rocagne ; le cahier des charges autorisant, en outre, la continuation jusqu'à la frontière française dans la direction de Longwy ce qui vient d'être réalisé au moyen d'une autorisation du gouvernement hollandais d'une part, et, de l'autre, de la convention dont il sera parlé tout à l'heure, avec la Compagnie de Strasbourg.

Le chemin de fer du Luxembourg a deux embranchements : l'un vers l'Ourthe, pour la communication avec le canal, l'autre vers Bastogne. La station de départ de Bruxelles se relie aux chemins de fer de l'État par un raccordement avec la station du Nord.

De Bruxelles à Namur, le chemin du Luxembourg offre sur le railway de l'État, passant par Charleroy, une économie de parcours de 43 kilomètres et est ainsi assuré de la préférence.

De Namur à Arlon, le chemin du Luxembourg est sans concurrence et maître absolu des transports.

Le canal de l'Ourthe, acheté par la Compagnie du Luxembourg, complète les voies de communications perfectionnées de cette partie de la Belgique. Dans son parcours de Liége à Laroche, il passe près de Grévegnée, Angleur, Chénée, Telf, Esneux, Durbery, Deulin, Hotton et Hampteau. Ces localités et leur voisinage comprennent une population de 170,000 âmes occupée presque tout entière dans les nombreuses fabriques du pays parmi lesquelles on cite

19 usines avec hauts-fourneaux ;

12 forges ;

9 laminoirs avec fonderies, des clouteries et des fabriques de fil de fer :

De grands établissements pour la fabrication du zinc, notamment ceux de la *Vieille-Montagne* ;

39 moulins ;

21 brasseries ;

Des distilleries, des manufactures de draps et teintureries ; des filatures de lin, de coton et de laine ; des fabriques de poterie ; des tanneries, des fabriques de couleur, une houillère, de nombreux fours à chaux et des carrières de pierres de taille, de pavés, etc.

Enfin des traités récents avec la Compagnie belge des chemins de fer *Grande Jonction* doivent avoir pour résultat de faire passer bientôt entre les mains de la Compagnie du Luxembourg la concession des deux lignes de Tamines à Landen et de Groenendael à Nivelles, par Waterloo, d'une longueur collective de 80 kilomètres, s'embranchant l'une et l'autre sur la ligne principale de Bruxelles à Arlon, qu'elles coupent presque à angle droit.

La même Compagnie de la *Grande Jonction*, aux droits de laquelle la Compagnie du Luxembourg va être substituée, a obtenu en outre du gouvernement belge la faculté de construire un prolongement de Hasselt à Maeseyck

Digitized by Google

(frontière hollandaise), lequel sera incessamment poussé jusqu'à Dusseldorf et complétera la voie la plus directe entre Paris et Berlin par Creil, Saint-Quentin, Maubeuge, Charleroy, Landen, Hasselt et Dusseldorf, en abrégeant de 193 kilomètres ou d'un sixième environ la distance actuelle.

En même temps que, par suite de toutes ces fusions, le réseau concédé à la Compagnie du Luxembourg ou acheté par elle, constitue la ligne de transit la plus courte entre Paris et Berlin, le raccordement avec le chemin de fer de Strasbourg par Aubangne et Thionville, détourne au profit de cette direction le transit considérable d'Anvers sur la Suisse, l'Italie et la Méditerranée, qui suivait jusqu'à présent le territoire allemand.

Ainsi se trouvent réalisées à l'avantage du commerce français les sages prévisions qui faisaient concéder, en 1852, à la Compagnie de Strasbourg, le prolongement de Metz sur Thionville. Sans cette prévoyance et l'intelligent empressement de la Compagnie française de Paris à Strasbourg à traiter avec la Compagnie belge, le chemin luxembourgeois eût été détourné de la direction qu'il va suivre, et raccordé à Saarbruck avec les chemins de fer prussiens et bavarois, ce qui eût privé la France de relations importantes. La Compagnie de Strasbourg a adressé au ministre des travaux publics, conformément aux conventions passées avec la société du Luxembourg, une soumission spéciale pour la concession du prolongement de Thionville sur Aubange.

La nature et la gravité des intérêts engagés dans cette jonction des chemins de fer français de l'Est avec les chemins belges de la Compagnie du Luxembourg, font véritablement de cette entreprise une affaire française : aussi ne sommes-nous pas surpris que la *Société générale du Crédit mobilier* ait pris une part active à la reconstitution financière de la Société belge.

Nous reviendrons lorsqu'il en sera temps sur cette réorganisation financière et sur l'intérêt qu'elle peut offrir aux capitaux français ; il nous suffit, pour cette fois, d'avoir indiqué l'importance du réseau groupé par la Compagnie du Luxembourg, de manière à former un noyau de centralisation des diverses lignes belges, qui languissent, malgré la richesse du pays, par la faute unique de leur morcellement et de la brièveté de leur parcours.

En devenant centre, la Compagnie du Luxembourg améliore toutes les lignes voisines, et fait affluer ainsi sur les chemins qu'elle possède un trafic considérable, égal à celui des bonnes lignes françaises.

Les travaux sont poussés avec vigueur sur les sections appartenant à la Compagnie. La première de toutes, celle de Bruxelles à Namur, sera ouverte dans le courant de l'été prochain, et la ligne entière achevée dans deux ans au plus ; des traités faits aux meilleures conditions assurent la livraison en temps utile des rails et du matériel roulant.

La Compagnie du Luxembourg a été fondée en 1846, elle a eu, par conséquent, à traverser les circonstances les plus difficiles et notamment la crise de 1848. La résistance qu'elle a opposée à ces redoutables épreuves démontre à la fois la solidité des bases sur lesquelles elle repose, ainsi que l'énergie et l'habileté de ses administrateurs et la confiance de ses actionnaires.

Ad. Blaise (des Vosges).

### Chemins de fer Pyrénéens.

Le réseau pyrénéen, qui intéresse essentiellement les chemins du Midi, est l'objet de plusieurs demandes de concessions par des Compagnies différentes. La première et la plus importante de toutes est la Compagnie concessionnaire des chemins du Midi, dont la situation est exceptionnelle et qui n'a qu'à gagner dans tous les cas à l'exécution du réseau pyrénéen. Viennent ensuite deux autres Compagnies, dont l'une est représentée par M. Espeletta ; la seconde Compagnie a pour représentants MM. Léon de Barbançon, sénateur, le comte de Chabrillant, le comte de Montcatué, etc., etc.

Nous ne voulons nullement décourager l'esprit d'entreprise, au contraire, nous désirons lui venir en aide; mais nous ne pouvons trop recommander la prudence sur les conditions auxquelles ces chemins pourraient être concédés, car nul n'ignore que les capitaux sont très-craintifs pour les nouvelles affaires, et l'on se ferait une illusion bien grande si l'on supposait que des chemins concédés isolément, sans subvention ni garantie d'intérêt, trouveraient facilement des actionnaires sérieux.

G. Lenoir.

### Recettes de la semaine.

Voici quel est le résultat comparatif des recettes, pendant la semaine écoulée.

| *Lignes.* | *Recettes brutes.* | *Augment.* s. 1853 *Totale* | *0/0.* |
|---|---|---|---|
| | 1re Catégorie (1). | | |
| Orléans | 676,183 » | 161,775 | 31.4 |
| | 2e Catégorie (2). | | |
| Nord | 602,632 » | 37,299 | 6.6 |
| Rouen | 195,464 » | 33,110 | 20.4 |
| Havre | 92,798 » | 24,302 | 35.4 |
| Lyon | 324,391 » | 6,867 | 2.1 |
| Strasbourg | 436,524 » | 86,506 | 24.5 |
| Ouest | 100,272 » | 11,835 | 13.3 |
| Méditerranée (les 2 Sections) | 155,904 » | 15,157 | 10.9 |
| | | *Diminutions.* 1853 *Totale* | *0/0.* |
| Bale | 43,726 » | 9,349 | 17.6 |

(1) Chemins exploitant des sections nouvelles.
(2) Chemins exploitant le même nombre de kilomètres.

## AVIS AUX ACTIONNAIRES.

### Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Paris a Rouen. — Assemblée générale le 31 janvier 1854, rue d'Amsterdam, 11, à 3 heures après midi.

Déposer vingt actions pour y assister.

Strasbourg a Bale. — Assemblée générale le mercredi, 25 janvier 1854, à trois heures après midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour délibérer sur la ratification de la convention de fusion de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg avec Paris à Strasbourg.

Pour y assister, déposer 20 actions rue Richelieu, 62, à Paris, au moins deux jours d'avance.

Mulhouse a Thann. — Assemblée générale extraordinaire le 30 janvier, à 3 heures, palais Bonne-Nouvelle, à Paris. — Objet de la réunion : Modifications à apporter aux statuts.

APPELS DE FONDS.

Orléans. — Depuis le 1er janvier 1854, quatrième et dernier versement de 100 fr. sur les obligations de l'emprunt de 1852 (réduit à 92 fr. 50 par la déduction de l'intérêt semestriel). A défaut de versement avant le 15 janvier, l'intérêt est dû à 5 0/0.

Grand-Central de France — Deuxième versement de 50 fr. par action du 10 au 25 février 1854. Intérêt à 4 0/0 à partir du 10 février, pour chaque jour de retard. Echange des actions nominatives en actions définitives au porteur, libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 10 février prochain, les actions nominatives ne seront plus transférables.

Le versement ci-dessus et l'échange des titres ont lieu à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 heures à 3 heures. On paie aussi l'intérêt 4 0/0, 5 fr. par action, à partir du 1er janvier.

Dieppe et Fécamp. — Versement de 25 fr. par action du 5 au 20 janvier 1854, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

L'intérêt à 5 0/0 par an est dû pour chaque jour de retard, et sera exigé à partir du 21 janvier 1854.

Ouest. — Depuis le 15 janvier 1854, rue Saint-Lazare, 124, troisième versement de 250 f. sur les obligations émises au 26 juillet 1853. L'intérêt à 5 0/0 l'an est dû depuis le 15 janvier pour chaque jour de retard.

Caen et Cherbourg. — Versement de 150 fr. par action, le 20 février 1854.

A défaut de versement, l'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû pour chaque jour de retard.

SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Nord. — Emission de 75,000 obligations nouvelles de 500 fr., portant 15 fr. d'intérêt, jouissance du 1er janvier 1854, et remboursables à 500 fr., en 73 annuités. L'émission sera faite à 335 francs, dont 135 payables comptant.

Les autres versements se feront comme il suit : 100 fr. le 1er juillet 1854; 100 fr. le 1er janvier 1855. On pourra souscrire par anticipation. Il sera bonifié, dans ce cas, un escompte de 3 0/0 l'an. Les obligations seront données de préférence aux actionnaires du Nord dans la proportion des actions qu'ils possèdent.

Lyon. — Emission de 11,840 obligations, solde de l'emprunt de 80 millions précédemment

Digitized by Google

émis, et portant 50 francs d'intérêts, payables le 1er avril et le 1er octobre.

Le remboursement aura lieu en 50 années, à 1,250 fr., à partir de 1856.

L'émission a eu lieu jusqu'au 20 janvier, à 1,050 fr., jouissance du 1er octobre 1853. On a versé 250 fr. de suite. 800 fr. seront versés ainsi qu'il suit : 200 fr. le 1er avril 1854; 200 fr. le 1er juin 1854; 200 fr. le 1er août 1854; 200 fr. le 1er octobre 1854, avec faculté d'escompte à 4 0/0 l'an.

## PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Caisse et Journal des chemins de fer. — Depuis le 2 janvier 1854, paiement du 1er coupon d'intérêt (10 fr. par action) dans les bureaux de la Société, rue Richelieu, 85.

Orléans. — Premier et deuxième emprunts. Depuis le 2 janvier 1854, paiement des intérêts semestriels, 25 fr. par obligation, rue Drouot, 4. Paiement des 7 fr. 50 de l'intérêt semestriel des titres définitifs échu en janvier.

Nord. — Paiement du coupon de 16 fr. par action, et 7 fr. 50 par obligation, depuis le 2 janvier 1854.

Strasbourg.—Depuis le 1er janvier le coupon des obligations de l'emprunt de 3,300,000 fr. de Montereau, est payé de onze à trois heures, rue et place de Strasbourg, à la Compagnie ; on est prié de présenter cette fois les *titres mêmes*, afin que ces titres puissent être vérifiés et reconnus par la Compagnie cessionnaire.

Paris a Lyon. — Depuis le 2 janvier 1854, on paie, rue de Provence, 47, le 3e coupon de dividende représentant seulement l'intérêt semestriel à 5 0/0 sur 250 fr. versés (soit 6 fr. 25 par action).

Méditerranée. — Paiement depuis le 2 janvier 1854, du coupon d'intérêt 7 fr. 50 des obligations 3 0/0, échu le 1er janvier 1854; à Marseille, à la gare; à Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux ; à Paris, 23, rue Laffitte.

Les porteurs de l'emprunt de 30 millions d'Avignon à Marseille qui n'ont point opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions du chemin de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échu le 1er janvier 1854, est payé, depuis le 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, n° 23; à Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12; à Marseille, à la gare.

Ouest.—Depuis le 1er janvier 1854, paiement des coupons de 25 fr. des obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite).

Paris a Caen et Cherbourg. — A dater du 8 janvier 1854, paiement des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853 (soit 2 fr. par action), rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures. (*Voir aux versements.*)

Strasbourg a Bale.—Depuis le 31 décembre, paiement du coupon du deuxième semestre des obligations de Wissembourg.

Lyon a Genève. — Rue Laffitte, 23, depuis le 6 janvier 1854, paiement des intérêts du premier et du deuxième versement de 1853, fixé à 4 fr. par action libérée de 200 fr., sur la présentation des titres, à Paris, 23, rue Laffite; sur dépôt des titres, à Londres, Capel-Court; à Genève, 9, Corvaterie; à Lyon, au syndicat des agents de change.

Dijon a Besançon. — Le 2e coupon d'intérêt, fixé à 6 fr. 75 c. par action, est payé depuis le 1er janvier 1854, à Paris, rue Taitbout, 52; à Besançon, Grande-Rue, 72.

Saint-Étienne a la Loire.— Le paiement des intérêts a lieu depuis le 1er janvier 1854 :

A Paris, chez M. Boignes et Ce, rue des Minimes, 14;

A Lyon, chez M. Delahante, receveur général ;

A la Terrasse, près Saint-Etienne, à la caisse de la Compagnie.

Les obligations de l'emprunt de 300,000 fr. nos 21, 34, 97, 125, 136, 154, 204, 205, 210, 216 et les obligations de l'emprunt de 600,000 fr. nos 7, 12, 100, 112, 139, 153, 259, 328, 444, 451, 567, 582, tirées le 10 avril 1853, sont remboursées depuis la même époque.

Grand-Central de France. — (*Voir* aux appels de fonds).

Chemin de fer du Midi et canal latéral a la Garonne. — Le coupon semestriel d'intérêt à 4 0/0 l'an, soit 5 fr. par action sur 250 fr. versés, plus les intérêts des 1er juin et 1er juillet sur les 150 fr. appelés le 1er juin, soit 50 c., est payé depuis le 2 janvier 1854, à Paris, place Vendôme, à la caisse générale de la Société du Crédit mobilier; à Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allée de Tourny, 33; à Toulouse, chez MM. J. et P. Vigneric et Ce.

Mines de la Loire.— Le 5 février, paiement du coupon de 25 francs des obligations, à Paris et à Lyon, à la caisse, chez Odier, à Genève.

Crédit mobilier. — Depuis le 1er janvier 1854, distribution de 2 1/2 0/0 sur les sommes déjà versées, soit 9 fr. par action, place Vendôme, 15.

Crédit foncier. — Distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action, de 10 à 3 heures, depuis le lundi 2 janvier 1854, rue Taitbout, 57.

Banque de France. — Le dividende du deuxième semestre de 1853 est fixé à fr. 84 par action. Il est payé à bureau ouvert, depuis le 2 janvier courant, sur l'émargement de MM. les actionnaires ou de leurs fondés de pouvoir. On devra présenter les titres.

Comptoir national d'escompte. — Paiement de l'intérêt 3 0/0, soit 15 fr., à partir du 2 janvier 1854.

Compagnie des Eaux. — (Voir aux échanges de titres.)

## ÉCHANGE DE TITRES.

Compagnie générale des eaux. — Echange des titres provisoires, rue Basse-du-Rempart, 50, à Paris, de dix à deux heures, depuis le 16 janvier 1854; en même temps, on paiera les intérêts à 4 0/0 échus au 31 décembre 1853.

Pour opérer le dépôt des titres, se présenter soi-même ou donner une autorisation dont le modèle est à la disposition des actionnaires dans les bureaux de la Compagnie.

Le bureau des transferts sera ouvert de 10 heures à 3 heures à partir du 25 janvier.

Andrezieux a la Loire. — Échange des actions contre des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, depuis le 2 janvier 1854, rue Neuve-de-l'Université, 18, de dix à trois heures.

Saint-Étienne a la Loire. — Échange des actions contre des obligations de la Compagnie de jonction de Rhône et Loire, depuis le 28 décembre 1853.

Chemin de fer Grand-Central. — (*Voir* aux appels de fonds.)

## AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Orléans. — Les 525 actions sorties au tirage du 13 décembre portent les numéros suivants : 110,601 à 110,700, — 162,301 à 162,400, — 203,601 à 203,625, — 218,801 à 218,900, — 231,201 à 231,300, — 250,901 à 251,000.

Les 95 obligations de 1er emprunt (1842) de 1,250 fr. portent les numéros 1,301 à 1,395.

Les 20 obligations du 2e emprunt (1848) de 1250 fr. portent les numéros 3,291 à 3,300, — 3,611 à 3,620.

Remboursement depuis le 2 janvier 1854, rue Drouot, 4.

Rouen au Havre. — Rue d'Amsterdam, 11, depuis le 2 janvier 1854, remboursement à 1,250 fr. des no 3,601 — 3,645 — 3,669 — 3,679 — 3,687, des obligations de 5 millions du 1er octobre 1848.

Saint-Étienne a Lyon. — Remboursement depuis le 1er janvier 1854 des obligations tirées au sort le 26 novembre.

Lyon a la Méditerranée. — Remboursement des 434 obligations sorties au tirage du 24 décembre.

C. DEVINA.

## Chemins de fer étrangers.

### HOLLANDE ET BELGIQUE.

La Haye, 14 janvier 1854.

On écrit de Venloo que la société Dubois-Nihoul vient de verser la garantie de 500,000 florins, exigée par le gouvernement néerlandais pour la concession du chemin de fer de Middelbourg à Venloo. On commencerait, par conséquent, les travaux de cette nouvelle voie ferrée au printemps prochain. Il est aussi question d'un chemin de fer de Venloo à Maestricht.

## Société des Ingénieurs civils.

*Séance du 6 janvier 1854.*

Présidence de M. Vuigner, Président.

M. Petiet, président sortant, occupe le fauteuil. Il résume de la manière suivante les travaux de la Société pendant l'année 1853. Les principales questions qui ont été traitées sont celles :

Du matériel roulant, surtout en ce qui concerne les essieux, les roues, les ressorts, et les châssis.

De la conservation des bois ; bien qu'elle ne soit pas encore résolue d'une manière complétement satisfaisante, la Société a pu signaler cependant l'efficacité d'un ou deux procédés.

De l'équilibre des machines locomotives en mouvement au moyen de contre-poids. Cette question sera reprise quand nous aurons les résultats d'expériences comparatives faites aux chemins de Lyon et de Strasbourg.

De la machine à air chaud d'Ericsson, sur laquelle, malgré le nombre de partisans de ce système et la promesse formelle de calculs et documents relatifs à cette invention, aucune communication qui puisse guider dans la discussion ne nous a encore été faite.

Digitized by Google

De la construction des voies au point de vue spécial des divers systèmes récemment proposés pour en augmenter la stabilité et en diminuer les frais d'entretien.

Enfin, des améliorations à apporter dans l'exploitation des chemins de fer, qui est la question à l'ordre du jour. La commission nommée par M. le Ministre des travaux publics est entrée en fonction ; le programme des questions posées par elle sera distribué aux membres de la Société, qui pourront alors passer à la discussion de chacune d'elles.

M. PETIET fait observer que, si dans notre Société la discussion est souvent un peu trop exclusivement concentrée sur les chemins de fer, et quoiqu'il faille désirer que nous soyons saisis de questions différentes, cette tendance dépend uniquement des sociétaires. Du reste, on ne s'est occupé que des *questions* de chemins de fer spécialement à l'ordre du jour, et présentant, par cela même, une opportunité du plus haut intérêt.

M. PETIET, passant ensuite à l'examen de la situation financière, constate que le déficit de l'an dernier a entièrement disparu cette année. L'équilibre qui s'est produit peut faire espérer pour l'année actuelle un excédant de recettes qui sera consacré à l'amélioration des publications, jusqu'alors un peu restreintes.

Avant de quitter la présidence, M. J. Petiet engage chacun des membres de la Société à faire tous ses efforts pour augmenter le nombre des sociétaires, pour introduire dans son sein plus de lumières, en même temps qu'une plus grande prospérité matérielle.

M. PETIET remercie la Société du mandat qu'elle lui avait confié, et l'assure qu'en rentrant dans ses rangs, il assistera d'une manière active à tous ses travaux ; il est heureux de remettre le fauteuil de la présidence à un ingénieur qui, parti des premiers degrés, a su, par sa capacité et son intelligence, s'élever aux plus hautes fonctions.

M. E. Vuigner remplace M. Petiet au fauteuil.

Il dit d'abord que les paroles flatteuses de son prédécesseur, et la grande majorité des suffrages qui l'ont appelé à la présidence, lui font apprécier plus que jamais tout le mérite des témoignages de haute considération que la Société a bien voulu lui donner.

Il ajoute que ce mérite est d'autant plus grand pour lui, qu'il se rattache, pour ainsi dire à des souvenirs de jeunesse ; qu'il est entré définitivement dans la carrière dès 1824 ; qu'il y avait été devancé par des ingénieurs civils qui, par leurs travaux importants et leurs grandes conceptions, avaient créé la profession; qu'aussi, lorsque 1830 arriva, l'administration supérieure de cette époque, comprenant qu'il fallait une école spéciale pour les ingénieurs civils, comme il y avait une école spéciale pour les ingénieurs du gouvernement, sanctionna l'établissement de l'école centrale.

Il dit que cette école a répondu dignement au but de sa création ; qu'il est certain que des améliorations notables ont été apportées par MM. les ingénieurs du gouvernement dans toutes les branches des travaux publics, mais que les ingénieurs civils ne sont pas restés en arrière de ces progrès. Qu'en effet, dans la construction des canaux et des chemins de fer, dans la navigation maritime, fluviale, et dans celle des canaux, dans l'exploitation des chemins de fer, dans la construction des moteurs hydrauliques et à vapeur, dans les opérations de distribution d'eau, d'irrigation, de desséchement et de drainage ; dans les forges, dans les filatures et dans les établissements industriels de tous genres enfin, on trouvera des améliorations, des perfectionnements dus à des ingénieurs civils.

Il constate que la formation de la Société constitue définitivement la profession des ingénieurs civils ; que, pour la maintenir, il suffit, dès à présent, de se tenir au niveau de la science, et, mieux encore, de la devancer.

Il exprime le regret que son prédécesseur quitte le bureau ; il rappelle que toutes les instances possibles ont été faites auprès de lui pour changer sa détermination, mais qu'elles ont été vaines; que, cependant, pour son compte personnel, il avait dû insister d'autant moins qu'il compte suivre son exemple, parce qu'il comprend que quitter la présidence pour rentrer dans le comité ou dans le sein même de la Société, c'est établir un roulement nécessaire pour assurer son avenir.

Il termine en avouant qu'il a ambitionné la présidence comme le complément de sa carrière ; qu'en fait de considération, il n'a plus rien à désirer ; il renouvelle à ses camarades ses remercîments les plus sincères.

L'ordre du jour appelle ensuite la lecture d'un mémoire sur l'exploitation des chemins de fer allemands à une seule voie, par M. Félix Mathias.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Mathias de sa communication : ce mémoire pourra servir de texte aux discussions qui vont s'ouvrir sur cette question.

Cette question, du plus puissant intérêt, est intimement liée à l'avenir des chemins de fer en France, car l'importance relative du trafic permettant d'établir tout d'abord entre eux une division analogue à celle des routes impériales, départementales et vicinales, implique nécessairement l'exploitation à une ou à deux voies.

UN MEMBRE appelle ensuite l'attention de la Société sur une question d'une grande importance pour la fabrication des aciers français. Il engage les membres de la Société à apporter prochainement les résultats de leur propre expérience sur les qualités relatives des aciers français et des aciers anglais. La question devra être toute d'appréciation technique.

M. NOZO lit : d'abord une note relative à l'incombustibilité de nouvelles caisses financières qui, pendant 20 minutes, ont pu résister à l'intensité du rouge blanc d'un four à reverbère, sans que les papiers qu'elles renfermaient eussent été sensiblement altérés; ensuite, une autre note relative au redressage des pièces de mécanique après la trempe.

HUSQUIN DE RUFFILLE.

---

## Chemins de fer d'Afrique.

M. F. Cabanis vient de publier une brochure sur les chemins de fer d'Afrique, où quelques vues pratiques se mêlent à beaucoup d'imagination. Nous comprenons que les conceptions industrielles deviennent facilement des conceptions poétiques, et nous ne blâmons pas M. Cabanis de s'être laissé entraîner par le grandiose d'un chemin de fer qui irait jusqu'à Tombouctou, mais nous n'en faisons pas moins toutes réserves en produisant le travail de M. F. Cabanis.

F. SOLAR.

Une idée pratique, aussi simple en elle-même que grande dans ses résultats,

La conquête sans la guerre,
La civilisation allant trouver la barbarie,
Enfin le progrès se faisant missionnaire ;
Tel est le projet que nous allons exposer.

### I.

### *Défaut d'ensemble dans les premiers chemins de fer.*

Tout a été dit sur l'utilité générale des chemins de fer et les avantages particuliers que les pays traversés en ont retirés; mais si leur invention fait à l'esprit humain le plus grand honneur, la manière dont cette invention a d'abord été appliquée n'est pas à la louange de l'Europe. Presque partout le premier chemin de fer n'a été qu'une expérience, et ceux qui ont suivi ont été construits çà et là, comme à l'aventure, sans esprit de système. Souvent même une tête de ligne inconsidérément établie a entravé pour des années le tracé des lignes importantes, ou d'un réseau complet. Ce n'est que peu à peu que des plans de centralisation et d'ensemble se sont fait jour.

Il appartient au gouvernement de prévenir les fautes dans lesquelles on est tombé dans le principe; et, puisqu'une vaste contrée s'offre vierge encore à l'exploitation par la vapeur, il faut n'engager l'avenir qu'après les plus mûres réflexions.

Il s'agit de créer en Afrique un vaste chemin de fer allant de la mer au désert, grande artère à laquelle viendront se souder toutes les routes et tous les embranchements que l'expérience rendra nécessaires. Fleuve immense qui doit tout appeler à lui, tout entraîner dans son cours.

### II.

### *Parcours et direction du grand chemin de fer d'Afrique.*

Nous demandons à être autorisé à faire les études d'une ligne de chemin de fer partant d'Alger et se dirigeant vers le Midi, en remontant le cours de l'Oued-Harrach, jusqu'à la limite du Tell algérien, aux montagnes du Dj-Dahira, vers les sources de l'Oued-Mamousa, allant à Bouçada et courant ensuite jusqu'à Ouargla, point central d'où partiront un jour les lignes se dirigeant vers Tunis et vers Tripoli.

Et d'Ouargla, en suivant le cours de l'Oued-Mia, limite du Sahara, jusqu'à Ins'Mah, point rapproché du Maroc, là où viennent aboutir les chemins qui mènent à Mourzouck, de là en Egypte, dans le Djebel-Hoggar et enfin à Tombouctou, et aux pays de l'Afrique centrale, contrée d'où l'on tire les esclaves et la poudre d'or.

### III.

### *Utilité de ce chemin.*

Un chemin de fer, dira-t-on, vers l'intérieur de l'Afrique ! Mais comment s'assurer que son utilité pourra jamais en justifier les dépenses? Nous répondrons d'abord que l'utilité de tous les travaux publics ne se résout pas toujours en avantages matériels, et par conséquent échappe souvent à cette sorte d'estimation. Un gouvernement doit satisfaire non-seulement les besoins physiques, mais encore les besoins intellectuels et moraux. Les peuples, comme les individus, ne vivent pas uniquement de pain. Les voies de communications rapides participent de ce double avantage, et, dans le pays où nous proposons d'en ouvrir une, il est évi-

Digitized by Google

dent qu'elle satisfera à la fois aux besoins de la civilisation et aux besoins matériels de toutes les populations d'un continent.

Les routes et les canaux, dans toute l'Europe, bien qu'ayant coûté des sommes énormes, rendent néanmoins à la société des services presque toujours supérieurs aux frais de premier établissement et d'entretien.

Comptons le prix d'une charge de marchandise qui exige quarante-huit jours de temps d'un homme et d'un chameau pour se rendre d'Alger à Ins'alah. Il faudrait qu'elle fût bien précieuse pour que son prix ne fût pas doublé par les frais de transport; et si on y ajoute les chances de pertes, on conviendra que la nécessité seule peut rendre possible un trafic quelconque dans ces conditions. Mais, dès le moment qu'on admet qu'il y a trafic, tout moyen qui viendra le perfectionner ou l'améliorer sera reçu avec empressement et aura pour premier et inévitable résultat de centupler en peu de temps le mouvement qui existe aujourd'hui.

Un chemin de fer traversant le désert ne serait-il pas plus utile qu'une muraille pour garantir des incursions, qu'une ceinture de forts pour éloigner les coureurs, qu'un camp retranché pour assurer une tranquillité provisoire? Un chemin de fer serait tout à la fois une garantie plus certaine, moins coûteuse et d'une utilité plus réelle. Chacun de ses points de contact avec le désert serait une main mise sur cette terre de l'inconnu, un trait d'union entre la vie stationnaire et la vie progressive; et, comme il est certain que le stationnement de l'humanité n'est que le résultat de l'impuissance ou de l'ignorance, le progrès entraînerait tout avec lui, et ses conquêtes pacifiques ne seraient pas les moins importantes de toutes celles qui restent à faire sur la terre d'Afrique.

Un semblable établissement, dira-t-on, est prématuré et gigantesque. Il est prématuré comme toutes les grandes choses qui se sont faites. Le propriétaire qui voit s'élever à côté de sa maison une habitation plus vaste et plus commode trouve toujours que la construction en est prématurée et peut-être inutile. Les routes à travers les pays incultes de l'Amérique étaient aussi prématurées, et ce sont elles qui ont créé le pays. N'en avons-nous pas un exemple dans ce qui se passe à Paris? Ne sont-ce pas les chemins de fer qui vont chercher à cent lieues de la capitale des approvisionnements qu'on ne pensait pas à y faire venir?

La même objection sera répétée sous une autre forme. On dira: pour l'Arabe, le temps et les distances ne sont rien, il n'a rien à transporter; quelques laines, quelques céréales, des dattes qui viennent pendant quelques semaines approvisionner les marchés de Tlemcen, Saïda, Tiaret ou Tenlet-el-Aad. Mais pourquoi n'a-t-il rien à transporter? Parce que, quel que soit le minime salaire auquel il estime son temps et ses fatigues, il faut encore qu'arrivé au but, il trouve une compensation. Et si les frais, si peu considérables qu'ils soient, grèvent sa marchandise d'une somme qui en double ou qui en décuple le prix, il est bien évident qu'il n'a pas d'intérêt à produire et bien moins encore à transporter, Croit-on que si le colon de Sydney amenait ses laines par caravanes, je ne dis pas en Angleterre, mais seulement du centre l'Australie à Sydney, il trouverait le même avantage à les vendre sur les marchés de Londres? Le chemin, c'est le moyen le plus prompt, le plus efficace, le plus certain et le plus économique de colonisation.

Alors qu'il s'agissait de faire une route de ceinture à l'île de Corse, on disait aussi: A quoi bon une route carrossable? Il n'y a dans l'île ni voitures, ni charrettes. On répondait à cela: Comment faire rouler une voiture là où il n'y a qu'un sentier pour les pâtres, comment faire marcher une charrette là où il n'y a que fondrières et ravins? Les routes ont été faites; alors, les chevaux, les charrettes, les voitures, les diligences, jusqu'aux maîtres de poste, tout s'est créé par enchantement. La Corse, disait-on encore, n'a rien à transporter. Et on y a créé des usines à fer, on y a fabriqué des charbons, exporté des vins, du bois, jusqu'à du mineral, et il n'y avait pas de mines!

Qu'on ose en Afrique. Il y a toute une population à attirer; partout il y a des industries, industries bien arriérées, bien chétives, si l'on veut, mais on y fabrique le fer et les armes; on y tisse la laine et la soie; on y fait des étoffes à bournous et à cabans, que la vieille Europe ne peut produire aux mêmes prix. Et qui oserait dire que les sables du désert ne sont pas des quartz aurifères pulvérisés et que les mamelons si brillants de Tarn-a-Ger ne sont pas le point de départ de tous les sables d'or dont le lavage est la principale occupation des populations noires? S'il en est ainsi, et cela peut être, n'aurions-nous pas à nos portes des contrées plus riches que la Californie et l'Australie?

## IV.

### *Distance d'Alger à Ins'Alah.*

Le parcours d'Alger à Ins'Alah est d'environ 1000 kilomètres, savoir: à peu près 600 d'Alger à Ouargla et 400 de ce dernier point à Ins'Alah.

Le parcours d'Alger à Ouargla n'offre que deux points difficiles, mais non insurmontables, l'un à la sortie du Tell algérien, aux montagnes du Dj-aour; l'autre sous les montagnes de Dj-Kafel Hamed.

D'Ouargla à Ins'Alah, il n'y a plus de difficultés; on ne trouve qu'une immense plaine parcourue par l'Oued-Mia et ses affluents, dont la pente indique en quelque sorte le tracé de la voie à créer.

## V.

### *Utilité d'un chemin de fer vers le désert. — Qu'est-ce que le désert?*

« Quoi, dira-t-on encore, un chemin de fer vers le désert! » — On a cru longtemps, sur la foi des anciens géographes, que le désert existait; qu'il y avait une contrée immense où l'on ne trouvait que le vide, et où, à l'exception de quelques tribus égarées, errantes dans les sables ou fatalement circonscrites dans quelques oasis étroites, il n'y avait sur un sol déshérité ni famille humaine, ni végétation.

Ce désert fameux, les Français l'ont sondé, et, à mesure qu'ils avançaient dans ses plaines, sa limite gagnait au large. Partout ou presque partout des villes et des villages, partout des tentes, partout la vie. Vie exceptionnelle, mais vie active et agitée de toutes les passions, de tous les intérêts du monde connu.

Ainsi à la place du désert, se trouve une contrée où le commerce, l'agriculture et une certaine industrie s'exerce sous toutes les formes; une contrée riche en produits, en minéraux, qui ne demande qu'un regard et un effort de la civilisation pour produire le centuple de ce qu'elle donne aujourd'hui.

Combien ce pays est plus riche et dans de meilleures conditions que ne l'étaient les vastes contrées de l'Amérique du Nord, alors qu'on entreprit de les sillonner de longues lignes de chemins de fer courant vers l'inconnu à travers des marécages!

Après de si mémorables exemples, peu de mots doivent suffire pour montrer les avantages et la facilité d'une ligne de fer allant d'Alger à Ins'Alah.

### *Route des caravanes.*

Suivons la route des caravanes, et ne nous arrêtons qu'aux points les plus importants qu'elles rencontrent sur leur passage. Nous savons d'abord qu'elles ne prennent jamais le plus court chemin, parce qu'elles sont toujours dominées par une foule de considérations dont nous ne tenons pas compte, et que le temps, pour elles, n'a pas le même prix que pour nous. Nous savons aussi que l'imagination des Arabes les porte toujours à exagérer les distances. Demandez à un Arabe d'où il vient, où est son pays. Toujours c'est au-delà de la grande terre, là où le soleil se couche. Aussi, il n'est personne ayant eu des relations avec ces peuples qui ne sache que toutes leurs indications de distance doivent être réduites de moitié.

Voici le compte d'un voyage par caravane.

Mais auparavant, rappelons bien que nous ne donnons ce tracé que pour mémoire. Notre dessein n'est pas de chercher les villes; elles n'ont pas assez d'importance. Ce sont elles qui chercheront le chemin; elles viendront s'y établir. Ainsi dans les villes populeuses, les gares ne cherchent pas les quartiers les plus peuplés; mais elles deviennent bientôt elles-même des centres de population. Notre projet est une immense courbe dont l'une des extrémités s'appuie à Alger et l'autre à Ins'Alah, passant par les lieux les plus faciles et offrant un point de jonction aux nombreuses lignes qui pourraient venir des villes de la province d'Oran ou de Constantine.

## VI.

### *D'Alger à Ouargla.*

| Journées. | Noms des lieux où on s'arrête. | Lieues. |
|---|---|---|
| 1re | Blida, jolie ville située au pied du petit Atlas, à 52 kilom. sud-ouest d'Alger. Elle a 3,670 Européens, des forêts de cèdres, de chênes et de chênes à liége, à quelques kilom. Elle est le centre d'une commerce étendu avec toutes les populations voisines Ses jardins d'orangers pourraient approvisionner Paris et la France. | 12 |
| 2. | *Medea*, vers le milieu des contreforts de l'Atlas, à 76 kilom. d'Alger. La population est de 845 Européens. Un massif considérable de plus d'Alep l'avoisine au nord et au sud-ouest. Exploitation importante de résine. | 9 |
| 3. | A *Bouroudgnia*, village. | 6 |
| 4. | A *Boyar*, ville. | 8 |
| 5. | Sur l'*Oued-Moudjeliel*, hameau. | 3 |
| 6. | Sur l'*Oued-Narh-Ouest*, petit village. On laisse sur la gauche les trois lacs appelés Chabonnia, qui pourraient devenir le centre d'un commerce important. | 7 |
| 7. | Auprès du marabout de Sidi-el-Adjel, au confluent de deux rivières qui forment le Chélif, village. | 6 |
| 8. | A *Souagui-el-Fritissa*, réunion de plusieurs villages. | 7 |
| 9. | A *Taguin*, gros village entouré d'un sol marécageux que quelques travaux transformeraient en prairies. | 9 |
| 10. | A *Melkaoula*, sur l'Oued el-Beida, village. | 7 |
| 11. | A *Sidi-Bougid*, petit village. | 9 |
| 12. | A *R'Orfa*, autre village. | 5 |

Digitized by Google

13. A *Debdeba*, autre village. 6
14. A *Tadjemont*, joli village sur l'Oued-Mizi. 3
15. A El-Arouat, ville de 7 à 800 maisons. Elle est le centre de plusieurs villages et tribus : elle a des marchés qui sont fréquentés par quatorze tribus différents. Cette ville est entourée de jardins et de palmiers qui sont arrosés. On y trouve une grande quantité d'arbres fruitiers, et au tronc de presque tous ses arbres grimpent des vignes qu'on ne taille jamais. 10
16. A *Rasnili*, aux sources de Nili. 9
17. On suit l'Oued-Nili jusqu'à Safi-el-Feciat. 9
18. Au pied du Djebel-Mazedj, mont rocheux. 9
19. A un puits nommé Bauloh. 9
20. De Bauloh à *Gardaia*, qui est une ville presque aussi grande qu'Alger. Elle a dix portes et six mosquées. Plus de cinquante tribus fréquentent ses marchés. 4
21. A Beni-Isguen; c'est une ville un peu moins grande que Gardaïa. 13
A 600 mètres de Beni-Isguen, se trouve El-Atef, ville de 5 à 600 maisons.
22. A A'reg mta'Gourfau. 13
23. A Khou-el-Altrous. 13
24. A Ouargla, ville qui a une enceinte crénelée, couronnée de 42 forts à deux étages; elle a six portes. 13

VII.

*D'Ouargia à Ins'Alah,*

Ici il faut revenir sur nos pas, parce que nous manquons de données précises pour tracer la route d'Ouargla à Ins'Alah. Mais, à défaut de données authentiques, la géographie, les dires des voyageurs suffiraient pour indiquer un tracé facile. L'Oued-Mia coule d'Ouargla aux environs de Ins'Alah; c'est en suivant son cours qu'on devrait se diriger. C'est toujours sur le bord des fleuves que les populations commencent à s'agglomérer; c'est là qu'on doit trouver des ressources importantes.

*D'Alger à Sidi-Bougid.*

**Quatre-vingt-trois lieues faites ordinairement en onze étapes.**

12. De Sidi-Bougid à El-Richa, village. 9
13. D'El-Richa à El-Hamoïda, village. 10
14. A Hitten, village. 8
15. A El-Raçoud, village. 9
16. A Brizina, village de 150 maisons. 12
(On y fabrique le fer et la poudre).
17. A Sidi-el-Hadjeddin, petit village de quelques maisons. 8
18. A Djebel-Airech. 7
19. A El-Abiod, réunion de plusieurs villages. 7
(La garance y vient naturellement. On y fabrique du goudron.)
20. A Araba et Gueblia, village. 6
21. Des Arba aux deux Chellala, village de 50 maisons en pierre, et entouré d'un mur d'enceinte. 10
(On y fabrique du goudron; les montagnes ont des carrières de plâtre)
22. A A'sla, village de 50 à 60 maisons. 8
23. A Tlout, village de 150 maisons. On y peut lever de 150 à 200 fusils. 9
24. A Aïn-Sefra, bourgade de 150 maisons. 6
25. A Seficita, petite ville de 350 maisons. 6
26. A Jeh, village de 80 m. isons. 7
27. et 28e D'Ich à El-Maiz, en deux jours. 15
29. D'El-Maiz à l'Oued-Zeboud. 10
(Pays des Touat.)
30. A l'Oued-Zirek. 10
34. A l'Oued-Ouakeda. 10
32. A Saïd-el-Khebir. 10
33, 34 et 35. Pays de sable. 10
36. A El-Hassian. 10
37. A Timimoun, ville de 5 à 600 maisons. 10
38, 39 et 40. De Timimoun à Kasbah-el-Hamera, trajet que l'on fait en trois jours, en s'arrêtant à volonté dans un des nombreux villages qui se trouvent sur la route. 20
41, 42, 43, 44 et 45. De Kasbah à A'Oulef, 40
Que l'on fait en cinq jours, en s'arrêtant comme précédemment, où l'on veut.
46. A Juser, petite ville. 6
47. A Teld, petite ville. 7
48. A Ins'Alah, ville de 5 à 600 maisons. 8

---

**Caisse et Journal des chemins de fer.**

AD. BLAISE ET Cie, 85, RUE RICHELIEU.

*Capital émis : Six millions de francs divisés en 12,000 actions entièrement versées.*

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics les actions et obligations de chemins de fer et en général toutes les valeurs françaises et étrangères;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

---

**Correspondance.**

M. B., à Vierzon. — N° 1, nous préparons un travail sur ce sujet. — N° 2, l'ordre que vous avez adopté est bon.

M. A. C., à Ban-Saint-Martin. — N° 1, 64 fr. 50 c., sur lesquels 38 fr. 50 c. seulement sont payables en 1853. — N° 2, nous faisons en ce moment un travail sur ce sujet. — N° 3, nous ne le pensons pas. — N° 4, oui. — N° 5, il est élaboré, mais on ignore encore s'il sera présenté à la prochaine session. — N° 6, oui, — N° 7, non. — N° 8, ce sera difficile. — N° 9, oui, — N° 10, 80 fr. — N° 11, oui, — N° 12, vous le trouverez dans le *Journal des Chemins de fer*. Consultez la table que vous avez reçus avec le dernier numéro.

M. P., de Paris. — Nous vous conseillons de vendre au cours actuel la valeur dont vous nous parlez et de la remplacer par des Mulhouse, qui valent aujourd'hui 80 fr. de prime environ, et qui seront dans quatre ans des actions de Strasbourg.

M. P. A. W., à Cambrai. — N° 1, tout est versé. — N° 2, Mulhouse. — N° 3, veuillez faire prendre la prime dans nos bureaux, nous ne pouvons l'expédier.

M. L. D., à Arras. — N° 1, oui. — N° 2, non. — N° 3, il y aura une fusion avec Strasbourg. — N° 4, dans deux ans. — N° 5, Grand-Central, parce qu'il est au-dessous du pair.

M. P., à Caen. — N° 1, 2 et 3, non. — N° 4, toutes les valeurs peuvent s'acheter au comptant : prenez Rouen, Nord, Strasbourg, Orléans. — N° 5, oui, cependant il vaut mieux prendre autre chose. — N° 6, Midi, Mulhouse, Grand-Central.

M. X. X. X. X. — N° 1, achetez. — N° 2, oui. — N° 3, oui.

M. D., à Valenciennes. — N° 1, non. — N° 2, vendre. — N° 3, oui. — N° 4, non. — N° 5 ce n'est pas probable, mais tout est possible. — N° 6, on ne peut rien préciser; cela dépend du plus ou moins de promptitude de l'ouverture des sections. — N° 7, 581 fr. — N° 8, nous ne le pensons pas. — N° 9, très-mauvais — N° 10, nous vous donnerons un travail général sur ce sujet dans quelques jours — N° 11, rapportez-vous-en à notre article d'il y a quinze jours. N° 12, oui, mais elle les réduira. — N° 13, sauf la ratification du gouvernement.

M. M. L., à Paris. — N° 1, ce n'est pas encore le moment d'évaluer le revenu de ces deux chemins. — N° 2, quatre ou cinq mois probablement.

M. B., à Auxerre. — 30 fr, environ, sans compter les 12 fr. 50 d'intérêts.

M. A. B., à Boulogne. — N° 1, oui. — N° 2, nous ne pouvons rien préciser quant à l'époque. — N° 3, oui. — N° 4, à peu près. — N° 5, cela dépendra de l'époque où la fusion se fera et de la situation des différentes lignes à cette époque. — N°s 6 et 7, la 2me vaudrait 800 à 850. — N° 8, cette année, au mois de juin 1854 jusqu'à Vaise, et dans deux ans, la traversée de Lyon sera terminée. — N° 9, 70 fr. pour la 1re, 60 fr. pour la 2me. — N° 10, oui. — N° 11, non. — N°s 12 et 13, rien de déterminé. — N°s 14, 15 et 16, vous trouverez ces renseignements dans notre journal. — N° 17, non, on ne les négocie qu'à la coulisse à 580. — N° 18, dans quelques jours. — N° 19, nous avons donné un travail là-dessus dans notre journal. — N° 20, oui, mais faites la prendre dans nos bureaux. — N°s 21 et 22, non. — N° 23, Rouen, Nord, Orléans, Strasbourg, Lyon, etc. — N° 24, Lyon, Orléans, Rouen, Nord, Strasbourg.

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 8 au 14 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| 66,551 voyageurs | 208,671 25 |
| Bagages, marchandises, etc | 395,961 52 |
| Total | 602,632 77 |
| Semaine correspondante de 1853. | |
| 65,858 voyageurs | 210,184 03 |
| Bagages, marchandises, etc | 355,149 66 |
| Produit total | 565,333 69 |

Recette totale du 1er au 14 janvier.

| | |
|---|---|
| 1853 | 1,141,630 51 |
| 1852 | 1,093,981 49 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 8 au 14 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| 14,033 voyageurs | 66,013 70 |
| Bagages, marchandises, etc | 128,850 40 |
| Total de la semaine | 185,464 10 |
| Total de l'exercice courant | 353,480 00 |
| Semaine correspondante de 1853 | 163 358 55 |
| Exercice correspondant de 1853 | 319,196 75 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 8 au 14 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| 8,711 voyageurs | 25,206 20 |
| Bagages, marchandises, etc | 67,592 45 |
| Total de la semaine | 63,798 65 |
| Total de l'exercice courant | 1,894,731 15 |
| Semaine correspondante de 1853 | 68,496 50 |
| Total de l'exercice correspondant | 1,513,416 95 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 8 au 14 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 26,621 voyageurs | 142,314 70 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand | 182,077 15 |
| Total de la semaine.....(2) | 324,391 85 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 244,522 45 |
| Total | 568,914 30 |
| Semaine correspondante de 1853 | 317,524 50 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 384,547 97 |
| Total de l'exercice correspondant | 702,072 47 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 1er au 8 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| 9,484 voyageurs | 19,886 40 |
| Messageries, bagages, marchandises | 23,839 96 |
| Total | 43,726 36 |
| Semaine correspondante de 1853 | 53,075 39 |
| Recette totale du 1er au 8 janv | 43,726 36 |
| Recette totale de 1853 | 53,075 39 |
| Différence en faveur de 1853 | 9,349 03 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 8 au 14 janvier 1854,

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 221,561 92 |
| Bagages, marchandises, etc | 454,621 15 |
| Total | 676,183 07 |
| Semaine correspondante de 1853 | 514,407 87 |
| Différence en faveur de 1854 | 161,775 20 |
| Recettes du 1er au 14 janvier | 1,282,340 91 |
| Recette correspondante de 1853 | 1,037,259 79 |
| Différence en faveur de 1854 | 245,081 12 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 2e semaine.

Du 8 au 14 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 140,274 85 |
| Marchandises | 296,249 73 |
| Total de la semaine | 436,524 58 |
| Recettes antérieures | 278,804 05 |
| Total général | 715,328 63 |
| 2e semaine de 1854 | 436,524 58 |
| Semaine correspondante de 1853 | 350,017 65 |
| Différence en faveur de 1854 | 86,506 93 |

## Section de Montereau à Troyes.

Du 8 au 14 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 8,114 95 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 15,303 10 |
| Total | 23,418 05 |
| Recettes antérieures | 23,389 80 |
| Total | 46,807 85 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilom.)

Recettes du 9 au 15 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 8,115 voyageurs (gr. vitesse) | 34,426 70 |
| (Petite vitesse) | 33,964 01 |
| Total | 68,390 71 |
| Rive droite. — 21,561 voyageurs | 19,254 40 |
| Rive gauche — 13,770 voyageurs | 12,627 00 |
| Total | 100,272 11 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 56,007 90 |
| Rive droite | 21,796 10 |
| Rive gauche | 10,546 75 |
| Total | 88,430 75 |

Recette totale du 1er au 15 janvier 1854 :

| | |
|---|---|
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 215,427 10 |
| *Idem.* — 1853 | 202,497 55 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée : 284 kilomètres, savoir : 1re section, Avignon à Marseille, 120 kilom.; — 2e section (*Rive droite du Rhône*), Beaucaire, Nimes, Alais, Grand'Combe, Montpellier, Cette, 174 kilom. — Total, 294 kilomètres.)

Recettes du 1er au 7 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 58,528 47 |
| Bagages et marchandises | 97,376 20 |
| Total de la semaine | 155,904 67 |
| Semaine correspondante de 1853 | 140,746 75 |
| Augmentation | 15,157 93 |

## Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de décembre

| | 1853. | 1852. | 1851. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 20,017 65 | 24,089 10 | 20,434 50 |
| Bagages | 348 76 | 424 78 | 318 48 |
| Bétail | 543 20 | 773 50 | 474 85 |
| Marchandises | 18,376 36 | 14,871 32 | 13,312 65 |
| | 39,285 97 | 40,249 70 | 34,540 48 |

Relevé des recettes de l'année :

| | 1853. | 1852. | 1851. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 370,502 01 | 355,442 14 | 323,740 07 |
| Bagages | 7,594 15 | 7,150 92 | 6,506 71 |
| Bétail | 11,598 95 | 10,768 85 | 9,600 80 |
| Marchandises | 199,891 13 | 184,825 73 | 150,687 62 |
| | 589,586 24 | 558,187 76 | 490,535 20 |

Ce résultat présente une diminution pour le mois de décembre 1853 de fr. 963 73 c. sur 1852, et une augmentation de fr. 4,745 48 sur 1851.

Pour l'année 1853, l'augmentation est de 31,398 48 sur 1852, et de 99,051 04 sur 1851.

## Chemin de fer de St-Étienne à la Loire

(Longueur exploitée, 20 kilom.)

Recettes du mois de décembre 1853.

| | |
|---|---|
| 10,776 Voyageurs | 8,416 27 |
| 27,923,347 Marchandises | 37,617 77 |
| Total | 46,034 04 |
| Mois correspondant de 1852 | 42,250 58 |
| En faveur de 1853 | 3,783 46 |
| Recettes totales au 31 décembre 1853 | 516,791 96 |
| — au 31 décembre 1852 | 455,244 21 |
| Augmentation en faveur de 1853 | 61,547 75 |

Digitized by Google

**4me ANNÉE.**

# Clôture le 25 Janvier de la Souscription

# A LA CAISSE

DES

# ACTIONS RÉUNIES

POUR LES OPÉRATIONS DU TRIMESTRE COURANT

## SOUS LA DIRECTION DE M. J. MIRÈS

---

## CAPITAL SOCIAL : 5,000,000 DE FRANCS

Divisé en actions de 1,000, 2,000, 5,000 et 10,000 francs.

---

**LE CAPITAL est toujours représenté par des Titres ou Valeurs de premier ordre :** *Actions et Obligations des Chemins de fer, Bons du Trésor, Actions de la Banque de France, Emprunts des Villes et Départements, etc,*

---

**Les Bénéfices, pour les trois premières années, se sont élevés à. . . . . 84 1/2 0/0**

**Les Bénéfices du premier trimestre de l'exercice courant ont été de. . 9 0/0**

---

**LE PARTAGE DES BÉNÉFICES A LIEU TOUS LES ANS. L'INTÉRÊT DE 5 POUR 100 SE PAIE TOUS LES SIX MOIS, LE 1er AVRIL ET LE 1er OCTOBRE DE CHAQUE ANNÉE.**

Le Compte-Rendu des Opérations est adressé tous les trois mois aux intéressés.

**On souscrit chez MM. J. MIRÈS ET Ce, banquiers, administrateurs du** *Journal des Chemins de fer*, **rue Richelieu, 85**

Les versements se font soit en espèces, soit en titres ou en actions cotées à la Bourse. — Adresser l'argent ou les titres formant un fort volume, par les Messageries; — les valeurs et les billets de banque par lettres chargées à la poste.

**Dans les Départements où la Banque de France a des succursales, les souscripteurs pourront y effectuer le versement pour le compte de MM. J. MIRÈS ET Ce**


Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE STRASBOURG A BALE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, une assemblée générale extraordinaire est convoquée pour le *mercredi 25 janvier 1854*, à trois heures après midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à l'effet de délibérer :

« Sur la ratification à donner à la » convention ayant pour objet la fu» sion de la Compagnie du chemin de » fer de Strasbourg à Bâle et à Wis» sembourg avec la Compagnie du » chemin de fer de Paris à Strasbourg; » ladite convention conclue en vertu » des nouvelles autorisations statutai» res consacrées par décret du 17 août » 1853; enfin, sur toutes les mesures » conséquentes de la fusion. »

MM. les actionnaires, porteurs d'au moins vingt actions, qui désireraient assister à cette assemblée, devront produire au siége social, rue Richelieu, 62, à Paris, les titres de leurs actions, deux jours au moins avant la réunion, c'est-à-dire le 23 janvier.

La production des titres pour avoir lieu, à partir du 8 janvier, de dix heures à deux heures.

Par ordre du Conseil :

*Le Secrétaire général*,
A. Noblet.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater du 8 janvier, la somme de 2 fr. par action, montant des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853, sera payée à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures.

MM. les actionnaires sont également prévenus que, conformément à l'art. 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 150 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie au 20 février 1854.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur.

A partir du 20 février prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

*Le Président du Conseil d'administration*,
Comte P. de Chasseloup-Laubat.

CHEMIN DE FER

## DE LYON A GENÈVE

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont informés que les intérêts des premier et deuxième versements, effectués dans le courant de 1853, ont été arrêtés, pour l'année 1853, à 4 fr. pour chaque action libérée de 200, conformément à l'art. 6 des statuts.

Le paiement de ces intérêts aux ayants droit sera effectué au siége de la Société, à Paris, rue Laffitte, n° 23, à partir du 6 janvier 1854.

*Le Directeur de la Compagnie*,
Aug. Jordan.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A STRASBOURG.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires du chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray, que le délai d'option stipulé dans l'art. 3 du traité du 23 juillet 1853 étant expiré, les actions ne seront plus échangées désormais que contre des obligations, à raison d'une obligation pour deux actions.

CHEMIN DE FER

## DE DIJON A BESANÇON.

MM. les actionnaires sont prévenus que le second coupon d'intérêts, fixé à 6 fr. 75 c. par action, leur sera payé, à partir du 1er janvier 1854, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Taitbout, 52 ;
A Besançon, Grande-Rue, n° 72.

Les coupons ou certificats nominatifs d'actions pourront être déposés à la Compagnie, à partir du 20 décembre 1853.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire*,
A. Gaide.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le 31 janvier 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 16 janvier 1854, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur. Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

*Le Secrétaire de la Compagnie*,
Adolphe Thibaudeau.

## COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

MM. les actionnaires sont prévenus que le bureau des transferts sera ouvert tous les jours, de dix heures à deux heures, à compter du 25 janvier courant.

## MM. N. MONTEAUX ET FILS,

PALAIS-ROYAL, succursale boulevard Montmartre, 17, ont l'honneur de prévenir le public qu'ils paieront, comme par le passé, à l'échéance ou par anticipation, les coupons et dividendes de toutes les actions et obligations de chemins de fer, de rentes françaises, fonds espagnols, et, en général, de tous les fonds publics français et étrangers.

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

*Libération des promesses d'obligations foncières à 500 francs. — Délais des versements. — Rachat de la prime. — Appel de série.* — Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France, voulant faire participer les porteurs des promesses d'obligations foncières aux avantages acquis à la Compagnie en vertu du décret impérial du 21 décembre 1853, dans la mesure que comportent les opérations déjà réalisées sous l'empire de la convention du 18 novembre 1852,

A pris les décisions suivantes :

### § Ier. *Promesses d'obligations.*

Tout porteur de *promesse d'obligation foncière* pourra, jusqu'au 10 février prochain, réduire son engagement à une coupure de 500 fr., donnant droit à la moitié du lot attribué à l'obligation entière, moyennant le versement de 300 fr. par promesse, réparti ainsi qu'il suit :

100 fr. sur la présentation du titre avant le 11 février ;
100 fr. du 15 avril au 1er mai 1854 ;
100 fr. du 15 octobre au 1er novembre 1854,

Avec faculté d'anticipation totale.

Après le paiement de ladite somme de 300 fr., les titres définitifs seront délivrés comme il suit :

Tout porteur de cinq promesses libérées de 500 fr. recevra en échange :

1° Deux coupures d'obligations foncières de 500 fr., rapportant 3 0/0, ayant droit chacune à la moitié du lot attribué à l'obligation entière, et remboursables avec une prime de 20 0/0, au plus tard en cinquante années ;

2° Trois coupures d'obligations foncières de 500 fr. chacune, rapportant un revenu fixe de 4 0/0, ayant droit chacune à la moitié du lot attribué à l'obligation, et remboursables au pair dans le même espace de temps.

Les porteurs de moins de cinq *promesses* libérées de 500 fr. qui ne se seraient pas réunis pour user de leur droit seront admis à l'exercer dans la proportion qui se rapprochera le plus de celle qui vient d'être établie.

Les porteurs des *promesses*, quel que soit le nombre de leurs titres, qui voudront réduire leurs engagements dans la même proportion, tout en conservant les conditions actuelles de prime et d'intérêt, seront admis à le faire, en profitant des délais ci-dessus indiqués.

L'intérêt de 3 0/0 continuera à être payé sur les versements effectués, jusqu'à la libération complète de 500 fr.

A partir du premier versement fait par le porteur de la *promesse* qui réduira son engagement à une coupure d'obligation de 500 fr., le lot échu au numéro de l'obligation sera divisé par moitié.

Les porteurs des promesses qui préféreront compléter le versement de 1,000 fr. par obligation, afin de conserver le droit à la deuxième coupure de 500 fr., pourront, tout en profitant de la faculté qui leur est ouverte jusqu'au 10 février prochain, souscrire cette deuxième coupure de 500 fr., moyennant un versement de 100 fr. qui sera représenté par un récépissé, portant 3 0/0 d'intérêt, et donnant droit à la moitié du lot attribué au numéro de l'obligation.

Les 400 francs restant dus sur ce *récépissé* seront payés :

100 fr. du 2 au 15 janvier 1855 ;
100 fr. du 1er au 15 avril 1855 ;
100 fr. du 1er au 15 juillet 1855 ;
Et 100 fr. du 1er au 15 octobre 1855 ;

avec faculté d'anticipation totale.

Lors de la libération complète, le *récépissé* sera échangé, à la volonté du porteur, soit contre une coupure d'obligation foncière de 500 fr., rapportant 3 0/0, soit contre une coupure d'obligation foncière de 500 fr., rapportant 4 0/0, dans les conditions ci-dessus énoncées.

### § II. *Obligations libérées.*

Les porteurs des obligations actuellement libérées, rapportant 3 0/0 d'intérêt avec lots et primes, auront, du 13 au 25 février prochain, la faculté d'échanger, jusqu'à concurrence de quatre cinquièmes, les titres qu'ils représenteront contre d'autres obligations, divisées en coupures de 500 fr., donnant un revenu fixe de 4 0/0, participant aux mêmes lots, et remboursables au pair, au plus tard en cinquante années.

### § III. *Premier appel de série.*

Les porteurs des *promesses d'obligations foncières* qui n'auraient point point profité, d'ici au 10 février, des avantages indiqués au paragraphe Ier, sont prévenus que, l'importance des placements hypothécaires déjà réalisés par la Compagnie rendant nécessaire l'appel des versements par série auxquels ces titres sont soumis,

Il sera procédé, le 11 février prochain, en séance publique, à midi, au siége de la Société, rue Taitbout, 57, au tirage au sort de la première des vingt séries appelées à compléter le versement intégral de 1,000 fr. par obligation.

Les porteurs des *promesses* comprises dans cette première sortie devront effectuer leurs versements dans les termes énoncés au dos des titres, savoir :

300 fr. dans les quinze jours qui suivront la désignation de la série appelée, c'est-à-dire du 12 au 27 février prochain ;

Et 500 fr. dans les deux mois suivants, c'est-à-dire du 27 février au 27 avril prochain,

Avec décompte d'intérêt au moment du paiement et faculté d'anticipation.

Moyennant ces versements, tout porteur de cinq promesses libérées de 1,000 fr. aura droit, jusqu'à concurrence de quatre cinquièmes, à des obligations divisées en coupures de 500 fr., donnant un revenu fixe de 4 0/0, participant aux lots et remboursables au pair.

### § IV. *Dispositions générales.*

Les titres sur lesquels les versements exigibles ne seraient pas effectués resteront soumis aux conditions énoncées au dos des titres actuels, et cesseront, notamment, à partir de l'expiration des délais ci-dessus fixés, d'avoir droit aux lots et primes appartenant aux numéros correspondants qui viendraient à sortir.

Les porteurs des promesses non comprises dans la première série désignée par le sort, ou qui n'auront point usé de la faculté ouverte jusqu'au 10 février par le paragraphe Ier du présent avis, resteront soumis à toutes les clauses et conditions stipulées sur les titres actuels.

Les versements sont reçus à la caisse de la Compagnie, rue Taitbout, 57, depuis le mercredi 18 janvier, de dix à trois heures.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

*Caisse de dépôt des titres.* — La Compagnie reçoit dans la caisse centrale, à Paris, *sans frais*, à partir du 1er janvier 1854, le dépôt des actions et obligations (emprunt de 60 millions) 5 0/0 et obligations 3 0/0, délivrées aux Compagnies rachetées.

Les dépôts peuvent s'effectuer par l'entremise des bureaux de Marseille et de Lyon.

---

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations d'obligations de l'émission du 26 juillet dernier, que le troisième versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 janvier 1854.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû depuis ce jour sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er février prochain.

La caisse sera ouverte de dix heures à trois heures, dans la nouvelle gare de l'Ouest, rue Saint-Lazare, n° 124.

---

COMPAGNIE DE L'OUEST

## DES CHEMINS DE FER SUISSES.

*Echange des titres. — Appels de fonds.* — A partir du 15 janvier prochain, et conformément à la résolution prise par l'assemblée générale du 23 juillet dernier, les titres provisoires de 250 fr. seront échangés contre des titres définitifs de 500 fr. au porteur, à raison de deux actions provisoires contre une action définitive libérée de 200 fr.

L'échange s'opérera sans frais contre la remise des titres provisoires accompagnés d'un bordereau signé, portant l'indication des numéros :

A Lausanne, chez M. Félix Marcel ;

A Genève, chez MM. Lombard Odier et Cie, banquiers de la Compagnie ;

A Paris, chez MM. York et Cie, rue Neuve-des-Mathurins, 110 ;

A Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannon street.

A partir du 1er février, il sera procédé, conformément aux prescriptions des statuts, soit contre les porteurs, soit contre les souscripteurs primitifs des actions sur lesquelles le paiement des 3e et 4e dixièmes n'aurait pas été fait.

Le versement du 5e dixième devra s'effectuer en même temps que l'échange des titres, à partir du 15 janvier, et aux adresses ci-dessus indiquées, en 50 fr. par action nouvelle, sous déduction de 2 fr. 50 c. pour le semestre d'intérêts échus le 15 novembre dernier, soit 47 fr. 50 c.

Il en sera donné quittance sur l'action définitive.

Le versement du 6e dixième devra s'effectuer à partir du 15 février, en 50 fr. par action.

Les porteurs d'actions sur lesquelles les versements appelés n'auront pas été faits le 31 janvier pour le 5e dixième et le 28 février pour le 6e dixième, devront payer l'intérêt à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 15 janvier et du 15 février.

Vu l'avancement des travaux, les versements subséquents auront lieu par dixièmes de mois en mois, aux jours qui seront ultérieurement fixés.

*Le directeur de la Compagnie,*
W. Fraisse.

Lausanne, le 12 décembre 1853.

---

SOCIÉTÉ ANONYME

DU CHEMIN DE FER DE

## MULHOUSE A THANN.

CONVOCATION DE MM. LES ACTIONNAIRES EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE. — Conformément aux art. 9, 17 et 24 des statuts de la Société anonyme du chemin de Mulhouse à Thann, le Conseil d'administration convoque MM. les actionnaires en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 30 janvier 1854, à trois heures du soir, au palais Bonne-Nouvelle, à Paris.

L'assemblée aura à délibérer sur les modifications à apporter aux statuts de ladite Société.

Les mesures à prendre dans l'intérêt de la Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann, à l'occasion de la fusion projetée, sans son aveu et en violation de ses droits, entre les Compagnies des chemins de fer de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle, rendent urgentes l'assemblée présentement convoquée, MM. les actionnaires sont invités à s'y rendre exactement.

---

## TÉLÉGRAPHIE SOUS-MARINE ENTRE LA FRANCE ET L'ANGLETERRE.

Le public est prévenu qu'un service de nuit vient d'être organisé par les Compagnies du télégraphe sous-marin et européen, pour la transmission de dépêches, sans augmentation sur le prix exigé du jour.

Le bureau de la Compagnie, 30, Bornhill, Londres, restera ouvert la nuit et le jour, même les dimanches, tant pour la réception que pour la transmission des dépêches aux villes importantes de la France, la Belgique et l'Allemagne.

La proposition faite par la Compagnie aux gouvernements français et belge, de faire passer les dépêches de nuit sur leurs territoires sans exiger la double taxe, n'ayant pas été agréée, toute dépêche présentée de neuf heures du soir jusqu'à neuf du matin sera taxée double pour le seul parcours du territoire français et belge.

Paris, ce 12 janvier 1854.

JAMES POWER,
représentant à Paris les Compagnies des télégraphes sous-marins.

83, rue Richelieu.

---

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES,

FONDERIES ET FORGES

## DE BOUQUIES ET DE JUMEL

en liquidation. MM. les actionnaires de ladite compagnie en liquidation sont prévenus qu'une répartition de DEUX CENTS FRANCS par action a lieu au siége de la société, rue de Grammont, 21.

N. B. Apporter les titres, qui seront échangés contre des bons de liquidation.

---

SOCIÉTÉ DES

## FORGES DE CHATILLON ET COMMENTRY.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté par la Société des Forges de Châtillon et Commentry sont prévenus que les 160 obligations créées à 500 fr. chacune, désignées par le sort, au tirage du 2 janvier 1854, sont remboursées à raison de 625 fr. chacune, à partir du 20 janvier 1854, au siége de la Société, à Paris, rue de la Grange-Batelière 22, où se trouve la liste des numéros sortis.

---

A vendre, par adjudication et au rabais, sur la mise à prix de 30,000 fr., en l'étude de Me Sensier, notaire à Tours, le jeudi 9 février 1854

## UNE FILATURE

de chanvre, lin et étoupes, sise à Artannes, sur la rivière de l'Indre, à 12 kilomètres de Tours et à de la station du chemin de fer, avec son matériel complet, sorti des ateliers de Lille (Nord), et de Leeds en Angleterre. La chute d'eau de 30 chevaux peut être doublée à peu de frais.

S'adresser à M. Plesâix, agréé à Tours ;

Et à Me Sensier, notaire à Tours, dépositaire du cahier des charges.

---

COMPAGNIE

## DES USINES MÉTALLURGIQUES

RÉUNIES DE SEPTÈMES. MM. les actionnaires sont prévenus que le nombre des actions déposées pour l'assemblée générale n'ayant pas atteint le tiers des actions émises, l'assemblée se trouve renvoyée de droit, d'après l'article 34 des statuts, à un mois de ce jour. Elle est, en conséquence, convoquée définitivement pour le onze février, à trois heures, chez Lemardelay, rue Richelieu, 100.

Les actions devront être déposées à partir du 20 janvier jusqu'au 1er février, au plus tard, chez MM. Alliez, Grand et Cie, banquiers de la société, rue de Trévise, 14.

---

COMPAGNIE

## DES MINES DE LA LOIRE.

Les porteurs d'obligations de l'emprunt sont informés que le coupon de 25 fr. échéant le 1er février 1854, sera payé à partir dudit jour aux caisses de la Compagnie à Paris et à Lyon, et chez MM. Lombard, Odier et Cie, banquiers à Genève.

---

## LÉGISLATION DE POLICE DES CHEMINS DE FER

et commissariat de surveillance administrative. — Par Victor Nancy, commissaire de première classe.

Cet ouvrage a reçu la haute approbation de M. le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Paris, Chaix, rue Bergère, 20, et Carilian-Gœury, quai des Augustins, 49.

---

## A VENDRE OU A LOUER,

Une USINE située à Saint-Nicolas, près Senlis (Oise), à 8 kilomètres de la station de Saint-Leu, chemin de fer du Nord. Chute d'eau de la force de vingt-quatre chevaux, moteur neuf avec arbre de couche.

S'adresser à Me MICHELET, notaire à Senlis,

---

## AUX MARCHANDS ET GRANDS CONSOMMATEURS DE FER.

La maison de commission Bailey Toms et Cie, de Londres, reçoit les commandes de l'étranger et se charge de leur exécution, aux cours du jour de la réception des ordres, tant pour les fontes de fusion que pour les fers de toute description, les barres, les rails, la tôle, etc., etc.

La maison Bailey Toms et Cie donne à ses correspondants des avis particuliers sur la position des marchés à fer anglais et écossais et sur le prix de la fonte et du fer rendus au littoral français.

S'adresser à G. Bailey Toms and Cie, Laurence-Pountney-Lane, à Londres.

---

## TOLES POUR LA MARINE.

500 tonnes de belle tôle anglaise pour la marine, à fabriquer en 1854, dans les dimensions ordinaires et sur les indications des acheteurs. Livraison à bord des navires dans un port anglais.

S'adresser par lettre à :

G. Bailey Toms and Cie, 27, Laurence-Pountney-Lane, London.

---

## RAILS POUR CHEMINS DE FER.

2,000 tonnes de rails et fers des premières marques du pays de Galles pour chemins de fer, à exécuter suivant les modèles de l'acheteur, pour être expédiés du pays de Galles en mars et avril prochains.

Adresser les demandes à :

G. Bailey Toms and Cie, commission merchants, 27, Laurence-Pountney-Lane, à Londres.

---

## M. FICHET, MECANICIEN,

Rue Richelieu, 71, fournisseur breveté par LL. MM. l'Empereur et l'Impératrice ; breveté d'invention de quinze ans pour ses coffres-forts inattaquables au burin et à l'épreuve du feu ; breveté pour ses serrures à combinaisons invisibles et pour serrures sans clef, ayant terminé des caisses qui peuvent défier le feu le plus violent, désire mettre le public à même de juger de l'infaillibilité de son système. A cette fin, il mettra à la disposition du public une de ses caisses dans laquelle on déposera des papiers séance tenante. La caisse sera fermée publiquement, et la clef déposée entre les mains d'une personne désignée à cet effet. Le feu sera mis au bûcher préparé à l'avance et entretenu pendant le temps voulu. Quand il sera expiré, on retirera la caisse du feu, on l'ouvrira, et l'état des papiers sera constaté publiquement.

Digitized by Google

COMPAGNIE ANONYME DES

## MINES, FOURNEAUX, FORGES ET LAMINOIRS DE LA SAMBRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que, par délibération du conseil d'administration en date du 31 décembre 1853, le dernier versement de *cent francs*, par action, devra être effectué, du 5 au 20 février prochain, à la caisse de MM. de Rothschild, frères, banquiers de la Compagnie, 21 rue Laffitte, à Paris; passé ce délai, un intérêt de cinq pour cent sera exigé des versements en retard.

Les certificats provisoires seront échangés contre des titres définitifs.

Une somme de *cinq francs* par action sera déduite du versement, pour intérêt jusqu'au 31 décembre dernier.

Paris, le 2e janvier 1854.

L'un des administrateurs délégués,

MARTIAL LECLERCQ.

Le président du conseil d'administration,

FRANCIS MILLS.

---

COMPAGNIE DE LA NAVIGATION A VAPEUR du royaume des Deux-Siciles.

*Service direct de*

## MARSEILLE A NAPLES

*En 48 heures*

Touchant à Civita-Vecchia.

DÉPARTS LES 3, 13 ET 23 DE CHAQUE MOIS, à 7 heures du matin.

Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre de *Londres*, à *Rome* et à *Naples* en cinq jours.

SERVICE PÉRIODIQUE

Pour *Gênes*, *Livourne*, *Civita-Vecchia*, *Naples*, *Palerme* ou *Messine*.

DÉPARTS DE MARSEILLE

Les 6, 16 et 26 de chaque mois.

*à quatre heures du soir.*

Les bâtiments de la Compagnie sont :

*Le Vesuvio*... } de 300 chevaux.
*Le Capri*..... }
*L'Ercolana*... }

*Le Mongibello*..... } de 250 chev.
*Le Sorento* (à hélice) } de 600 tonn.
*L'Amalfi* (dito). } de 650 dito.

Ces navires sont connus par la supériorité de leur marche et le confortable de leurs emménagements.

S'adresser pour fret et passage,

*A Paris*, *à M. O. Bernard*, commissionnaire de roulage et agent de la Compagnie, rue d'Hauteville, 60 et 62.

*A Marseille*, *à MM. Claude Clerc et C^e^*, directeur, 18, rue de Breteuil, ou au bureau des Bateaux, 7, rue Beauveau, près du port.

---

Étude de Me Huillier, notaire, rue Taitbout, 29.

## ADJUDICATION

En l'étude dudit Me Huillier, le lundi 23 janvier 1854, à midi, de 10 coupons d'actions de 1,000 fr. chacun, de la Société du canal de jonction de Sambre à l'Oise. Dividendes payables à Paris, rue de Provence, 11; celui de 1853 est de 50 fr. par coupon. — Mise à prix : 600 fr. S'adresser audit Me Huillier.

---

## COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE DE PARIS

AVIS. — Par suite de l'élévation du taux de l'escompte à la Banque de France, le Conseil d'administration du Comptoir national a décidé qu'à partir du vendredi 20 janvier courant, le taux d'intérêts des effets de commerce sur Paris et les départements admis à l'escompte, sera élevé de 1 0/0.

---

## TRAITÉ JURIDIQUE

DE LA

CONSTRUCTION, DE L'EXPLOITATION

ET DE LA POLICE

**Des Chemins de fer**

CONTENANT

*Commentaire des Lois et Règles de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, des Extractions de Matériaux, des Tarifs, des Transports de Marchandises, des Compétences, des Pénalités,*

PAR M. EUGÈNE PAIGNON,

Avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation.

Un beau volume de 500 pages.

PRIX : 5 FRANCS.

Les chemins de fer ont été créés de notre temps. Leurs rapports avec les divers intérêts qu'ils ont rencontrés pour s'établir ont fait naître dans notre droit un grand nombre de questions nouvelles. Déjà plusieurs de ces questions se sont produites au Conseil d'État et devant les cours souveraines; elles y ont reçu des solutions dont on peut utilement se servir pour faire aujourd'hui une monographie des chemins de fer.

L'ouvrage de M. Eugène Paignon, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, a pour but d'exposer et de résoudre toutes les questions qu'ont fait naître les chemins de fer. Il envisage ces grands établissements sous trois aspects différents :

1° A l'état de *construction*, dans les rapports qu'ils ont avec la propriété privée; et, à cette occasion, il est fait un commentaire sur les lois et les règles si délicates de l'*expropriation* pour cause d'utilité publique, et de l'*extraction* des matériaux;

2° A l'état d'*exploitation*; ici, les chemins de fer sont considérés comme des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises; toutes les questions du Code voiturin, si nombreuses et si difficiles, sont examinées et résolues; de plus, le droit nouveau pour l'établissement des tarifs de chemins de fer, qui intéresse le commerce et l'industrie, est exposé;

3° Enfin, cet ouvrage traite aussi de la compétence des tribunaux administratifs et judiciaires, et de la pénalité établie par les lois spéciales de police sur les chemins de fer.

Un livre qui embrasse tant de matières sur un sujet tout nouveau, s'adresse à tout le monde. En effet, ingénieurs, experts, avoués, avocats, financiers, industriels, commerçants, tous y trouveront des documents qu'il leur est utile de connaître.

Les titres de M. Eugène Paignon pour accomplir cette tâche résultent de sa position même, qui le place auprès des sources les plus élevées de la jurisprudence civile et administrative, et de son caractère de conseil judiciaire de plusieurs grandes Compagnies, qui lui a donné l'habitude pratique du contentieux en matière de chemins de fer. En lisant son livre, chacun appréciera si cette tâche a été bien remplie.

En vente à la Librairie centrale des Chemins de fer de MM. NAPOLÉON CHAIX ET C^e^, rue Bergère, 20, Paris, et chez les principaux libraires.

---

NOUVEAU GUIDE

## DE PARIS A BORDEAUX

**et dans ses environs.** — *Orné d'une Carte et de onze jolies gravures.*

Prix : Relié, 2 fr.—Broché, 1 fr. 50.

Aller de Paris à Bordeaux, c'est faire un beau voyage. On salue sur sa route de grandes villes et de beaux paysages. Au château de Savigny, on trouve le souvenir de Diane de Poitiers, l'illustre dame de beauté, nommée la plus savante des belles et la plus belle des savantes; à Etampes, c'est le nom de la duchesse d'Etampes; à Orléans, les pages hisoriques de Jeanne d'Arc, cette fille inspirée qui laisse sa chaumière prend une épée, et ne meurt qu'après avoir donné une couronne à Charles VII. A Chenonceaux, à Amboise, à Blois, tous les noms des grands seigneurs et des nobles dames du XVIe siècle vous apparaissent, depuis la fière Catherine de Médicis jusqu'à la malheureuse Louise de Lorraine ou de Vaudemont. A Tours, c'est Louis XI et le berceau de la royauté moderne que l'on rencontre. A Poitiers, voici l'image de Mme de Montespan et de cette femme qui réussit si bien à devenir comme elle le voulait, une femme forte, Mme de Maintenon. A Angoulême, dans ces belles campagnes de la Charente, on salue le château qui vit naître le roi de la Renaissance, le roi chevalier, François Ier. Puis, entre Angoulême et Bordeaux, voilà le fief des Vivonne, le fief des Talleyrand de Périgord, ces fiers barons avec leur orgueilleuse devise : *Rien que Dieu*. Enfin, nous voici à Bordeaux, dans cette métropole du commerce, fille des colonies et patrie adoptive des nababs de l'Amérique française.

Tous ces noms, toutes ces villes ne donnent-ils pas en réalité un tableau complet et vivant de l'histoire de France à tous les âges? L'heureux *Guide de Paris à Bordeaux* a recueilli précieusement toutes ces richesses, et il n'est pas besoin de voyager pour le lire avec le plus grand intérêt.

En vente à la Librairie centrale de MM. NAPOLÉON CHAIX ET C^e^, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

---

## LIVRET-CHAIX. Guide officiel des Voyageurs

sur *les Chemins de fer français et les principaux Chemins de fer étrangers, accompagné de Cartes spéciales pour chaque ligne.* — Publié sous le Patronage des Compagnies.

Depuis 1846, l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer publie le LIVRET-CHAIX, qui forme un beau volume in-16 de plus de 250 pages, avec 10 jolies Cartes lithographiées; il paraît une édition le premier de chaque mois.

Cet utile ouvrage est tenu exactement au courant de tous les changements de service qui surviennent *très-fréquemment* dans le mouvement des trains de voyageurs et de marchandises, dans les heures de correspondance de ces trains avec les Messageries et les Bateaux à vapeur, les Chemins de fer étrangers, etc.

Le LIVRET-CHAIX entre dans le détail des services divers de voyageurs en de marchandises; il donne les tarifs des différentes vitesses, la composition des trains, les cartes des lignes; il ne se borne pas seulement aux chemins de fer français, il franchit la frontière et embrasse les chemins de fer étrangers et les bateaux à vapeur. Il s'adresse aux voyageurs comme aux marchandises; il donne pour les uns les tarifs, pour les autres toutes les conditions de transport.

Le LIVRET-CHAIX est le véritable Moniteur officiel et détaillé de la circulation générale des voyageurs et des marchandises dans toute l'Europe. C'est le livre des ministères, des ambassades, des consulats, de la direction des postes, de tous les services publics, et des grandes maisons industrielles et commerciales.

Cet ouvrage est divisé en trois parties :

La première contient le service des voyageurs et les tarifs de transports des bagages, marchandises, chevaux, chiens et voitures, à *grande vitesse*;

La deuxième, le tableau comparatif de la classification des marchandises sur tous les chemins de fer; le tarif des prix de transport des marchandises par tonne et par kilomètre, ainsi que ceux des voitures, chevaux, bestiaux, houille, etc., à *petite vitesse*;

La troisième, les notices détaillées sur les industries, les hôtels et les restaurants que les voyageurs peuvent avoir intérêt de connaître dans les localités qu'ils parcourent.

Les personnes qui désirent recevoir à domicile les *12 volumes par an* de cette publication, sont invitées à faire parvenir leur souscription à MM. NAPOLÉON CHAIX ET C^e^, rue Bergère, 20. Ces 12 volumes leur seront adressés au fur et à mesure de leur publication.

PRIX DE L'ABONNEMENT : Paris, 8 fr.— Départements, 15 fr.— Prix de l'exemplaire : 60 centimes.

Le LIVRET-CHAIX se trouve dans toutes les gares et stations de chemins de fer français, belges et rhénans; sur les chemins de fer anglais; les bateaux à vapeur du Rhin, de la Manche, de la Loire, du Rhône et de la Saône; — sur les paquebots de la Méditerranée, etc., et chez les principaux Libraires.

---

## LIBRAIRIE.

Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

**Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.**

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Un mouvement rapide de hausse a eu lieu samedi dernier, mais les prix n'ont pas pu se soutenir et ils sont tombés plus bas qu'auparavant.

Ce qui a augmenté surtout la perturbation des cours à la fin de la bourse d'hier, c'est la nouvelle que le conseil de la Banque de France, dans sa séance hebdomadaire, venait de se décider à élever le taux de son escompte de 4 0/0 à 5 0/0. Cette mesure aurait été rendue nécessaire par l'augmentation considérable des demandes d'espèces par les succursales de la Banque.

On ne peut se dissimuler que la situation actuelle ne soit fort grave, et il est prudent de s'abstenir de toute affaire de spéculation ; on ne doit acheter ou vendre à terme en ce moment que les quantités de valeurs que l'on peut lever ou livrer ; car ceux qui font des opérations en vue des différences, s'exposent à être surpris à tout moment par des oscillations considérables qui les ruineraient. Mais il n'en est pas de même de ceux qui font maintenant des achats au comptant. Personne ne suppose que la guerre dont on est menacé puisse être de longue durée, et il est à peu près hors de doute que celui qui achète des valeurs aux bas cours actuels retrouvera plus tard des prix beaucoup plus élevés.

Le dernier bilan de la Banque avait indiqué un grand développement dans les opérations de cet établissement. Les actions avaient remonté de 2,730 à 2,770 ; mais la panique de ces jours derniers les a fait rétrograder de nouveau à 2,750. Il se présente pourtant très-peu de vendeurs dans ces cours.

Les actions de chemins de fer avaient toutes remonté avec rapidité : la hausse avait été de 40 à 60 f. sur les principales lignes ; mais cette amélioration est reperdue, et nous trouvons de nouveau toutes les lignes à leurs plus bas cours de la semaine dernière. Ainsi Orléans, qui avait repris à 1,150, ne fait plus que 1,090. Le Nord a rétrogradé de 820 à 790 ; Lyon, de 885 à 845 ; Strasbourg, de 785 à 745 ; Rouen, de 1,000 à 965 ; Lyon à la Méditerranée, de 720 à 690 ; le Midi, de 592 50 à 570 ; Saint-Germain, de 720 à 680.

Un mouvement assez fort a eu lieu sur les actions de Strasbourg. Beaucoup d'arbitrages avaient eu lieu à la fin de la semaine dernière en faveur de cette ligne, ce qui ne l'a pas empêchée de baisser de nouveau à ses prix les plus bas.

On n'entend plus parler des projets de fusion non-seulement pour les lignes normandes, mais aussi pour celles de Bâle, de Lyon à Genève et de Dijon à Besançon. Le moment serait d'ailleurs peu propice pour la réalisation de pareils projets, et il est probable qu'on attendra pour y donner suite que la place soit sortie de la crise actuelle.

Les affaires sont devenues presque impossibles pour les valeurs industrielles. Celles qui présentent le plus de chances de succès et qui ont déjà produit de beaux résultats ne trouvant pas de preneurs, se cotent à des cours excessivement bas. Ceci n'a pas lieu de surprendre dans un moment où les grandes lignes de chemins de fer rapportent, d'après les cours cotés, de 6 1/2 à 7 1/2 0/0 ; c'est à peine si l'on cote chaque jour cinq ou six des principales valeurs.

Les fonds étrangers suivent également les oscillations de nos cours. Les fonds d'Autriche et de Russie ont été très-offerts pendant toute la semaine et se sont même à peine ressentis du mouvement de reprise qui a eu lieu pendant quelques jours sur la rente française.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 12 jusqu'à celle du 19 janvier.

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 70 50 à 72 50; elle est restée à 70 40 avec 30 c. de baisse; elle a varié à terme de 72 50 à 72 40; elle est restée à 69 80, en baisse de 70 c.

La rente à 4 1/2 0/0 a monté de 99 à 100; elle est restée à 98 75 au comptant et à 98 35 à terme.

Les actions de la Banque ont monté de 2,690 à 2,770; elles ont fermé à 2,750.

Le Crédit mobilier a monté de 660 à 690; il a fermé à 655 au comptant et à 650 à terme.

Le Crédit foncier a fléchi de 550 à 535; les obligations foncières, de 945 à 930.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,105 à 1,140; elles ont fermé à 1,095.

Le Nord a monté de 805 à 820; il a fermé à 787 50 au comptant, et à 790 à terme.

Strasbourg a monté de 760 à 785; il a fermé à 755 au comptant et à terme.

Lyon a monté de 862 50 à 890; il a fermé à 850 au comptant et à 845 à terme.

Lyon à la Méditerranée a monté de 695 à 720; il est resté à 690.

Rouen a monté de 960 à 1,000; il est resté à 975 au comptant et à 972 50 à terme.

Le Havre a monté de 465 à 475; il est resté à 475.

Le Grand Central a monté de 480 à 490; il est resté à 476 25 au comptant et à 475 à terme.

Le Midi a monté de 575 à 592 50; il est resté à 570 au comptant, et à 572 50 à terme.

Saint-Germain a monté de 695 à 720 ; il a fermé à 690 au comptant et à 680 à terme.

Genève a varié de 480 à 490; il est resté à 480.

Cherbourg a fléchi de 530 à 515. Dijon a varié de 515 à 522 50; il est resté à 520.

Versailles a fléchi de 230 à 225.

*Samedi.* — Le début de la bourse était très-faible, mais vers trois heures un mouvement violent de hausse a eu lieu sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a repris de 70 35 à 72 50 au comptant, et de 70 30 à 72 10 à terme; le 4 1/2 0/0, de 99 à 100. La Banque a monté de 10 à 2,730; le Crédit mobilier, de 27 50 à 687 50. Le Nord a varié de 802 50 à 820; Strasbourg, de 755 à 775; Lyon, de 857 50 à 885; Orléans, de 1,097 50 à 1,140; Rouen, de 967 50 à 980; le Havre, de 470 à 475; Lyon à la Méditerranée, de 697 50 à 710; le Grand-Central, de 480 à 490. Bâle a fait 370; Genève, 480; Cherbourg, 330; Dijon, 520; le Nord, 575; Saint-Germain, 695 au comptant, et de 688 75 à 720 à terme; Dieppe, 322 50; l'Ouest, 625.

*Lundi.* — Les valeurs n'ont pas pu se soutenir à leur cours de hausse de samedi. Elles étaient toutes en baisse. Cependant la spéculation se montrait plus calme. La rente 3 0/0 a rétrogradé, au comptant, de 72 50 à 71 70, et, à terme, de 72 40 à 71 60; le 4 1/2 0/0, de 100 à 99 90 au comptant, et à 99 50 à terme. La Banque de France a monté de 25 à 2,755. Le Crédit mobilier a fléchi de 42 50 à 675; les actions du Nord, de 5 à 815; Strasbourg, de 7 50 à 767 50; Lyon, de 15 à 870; Orléans, de 10 à 1,130. Rouen a monté de 10 à 990 au comptant, et a fléchi, à terme, de 10 à 990. Lyon à la Méditerranée a fléchi de 7 50 à 712 50; le Grand-Central, de 5 à 485. Saint-Germain a monté de 10 à 705 au comptant, et a fléchi, à terme, de 20 à 700. Genève a été coté à 490; l'Ouest, à 625; Cherbourg, à 530; Dijon, à 520; le Havre, à 475; Bâle, à 370.

*Mardi.* — Les cours étaient mieux tenus. Il y a eu pourtant plusieurs alertes ; mais quelques achats importants qui ont eu lieu à la fin de la bourse ont relevé les cours de clôture. Le 3 0/0 a varié, au comptant, de 71 50 à 72, et, à terme, de 71 35 à 71 85; le 4 1/2 0/0, de 99 90 à 99 70 au comptant, et de 99 25 à 100 à terme. La Banque a monté de 15 à 2,770. Le Crédit mobilier a varié de 665 à 667 50 au comptant, et à 667 50 à terme; le Nord, de 817 50 à 815; Strasbourg, de 765 à 775; Lyon, de 865 à 870; Orléans, de 1,120 à 1,130; Rouen, de 992 50 à 997 50; Bâle, de 370 à 372 50, le Grand-Central, de 485 50 à 485; l'Ouest, de 620 à 625. Cherbourg a fait 530; Dijon, 530; le Midi, 580; Saint-Germain, 702 50 à 715; Dieppe, 322 50; Sceaux, 170; Versailles, 330.

*Mercredi.* — La rente était en baisse dès l'ouverture du parquet et le mouvement a fait surtout des progrès rapides à partir de deux heures. Toutes les autres valeurs étaient également offertes. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 90 c. à 71 40, et à terme de 85 c. à 71; la rente 4 1/2 0/0 de 20 c. au comptant à 99 50 et de 1 fr. à terme à 99; la Banque, de 25 à 2,750; le Crédit mobilier, de 5 à 662 50; les actions du Nord, de 10 à 805; Strasbourg, de 16 25 à 758 75; Lyon de 7 50 à 862 50, Orléans, de 40 à 1,130; Rouen, de 10 à 787 50. Le Havre s'est tenu à 475. Saint-Germain a fléchi de 7 50 à 707 50; Lyon à la Méditerranée, de 5 à 700; l'Ouest, de 2 50 à 622 50; Cherbourg, de 5 à 625; le Midi, de 5 à 575; le Grand-Central, de 2 50 à 482 50.

*Jeudi.* — La baisse a fait des progrès considérables. Toutes les valeurs ont été offertes. La rente à 0/0 a fléchi au comptant de 1 à 70 10, et à terme de 1 20 à 69 80; le 4 1/2 0/0, de 75 au comptant à 98 75, et de 65 à terme à 98 35. La Banque s'est tenue à 2,750. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 650; les actions du Nord, de 15 à 790; Strasbourg, de 13 75 à 745; Lyon, de 12 50 à 850; Orléans, de 25 à 1,095; Rouen, de 12 50 à 975; le Havre, de 10 à 465; Bâle, de 2 50 à 367 50; Saint-Germain, de 17 50 à 690; Lyon à la Méditerranée, de 15 à 690; l'Ouest, de 2 50 à 620; Cherbourg, de 7 50 à 515; le Midi, de 5 à 570; le Grand-Central, de 6 25 à 476 25; Versailles, de 5 à 325.

*Vendredi.* — Le début de la bourse était fort mauvais. Toutes les valeurs étaient encore en forte baisse, ce que l'on attribuait surtout à l'élévation du taux d'escompte de la Banque de France Cependant, les achats ayant été nombreux au comptant, les cours se sont raffermis, et il y avait peu de différence à la clôture sur les cours d'hier. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 35 à 69 90, et à terme, de 69 25 à 69 90; le 4 1/2 0/0, de 98 50 à 98 25 au comptant et de 98 à 98 25 à terme. La Banque a fléchi de 15 à 2,735; le Crédit mobilier, de 15 à 640; le Nord, de 15 à 775; Strasbourg, de 5 à 740; Lyon, de 7 50 à 842 50; Orléans, de 10 à 1,085; Rouen, de 10 à 967; le Havre, de 5 à 460; Bâle, de 2 50 à 365; l'Ouest, de 20 à 600; Cherbourg, de 15 à 500; Lyon à la Méditerranée, de 15 à 675; Saint-Germain, de 15 à 675; le Grand-Central, de 275 à 472 50; le Midi de 5 à 565.

AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer.

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions | Valeur d'émiss. | Somme payée | Intérêts et dividende payés à chaque act. pour l'année 1853. | Époques de jouissance | Noms des lignes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 41 fr. 50 p. un an | juillet 1853. | Nord |
| tout | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 25 fr. 1er semestre. | juillet 1853 | Paris à Rouen |
| tout. | 92 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an. | mars 1853 | Rouen au Havre |
| tout. | 51 | 94 | 36.000 | 500 | 400 | 9 fr. 30 p. un an. | janv. 1853 | Dieppe et Fécamp |
| » | » | 99 | 60.000 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | juillet 1853. | Caen et Cherbourg |
| tout. | 26 | 99 | 18.000 | 500 | tout | 62 fr. 50 p. un an. | janv. 1853 | Saint-Germain |
| tout. | 17 | 99 | 20.000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 6 m. | juillet 1852 | Versailles (r. g.) |
| 149 | » | 99 | 50.000 | 500 | 250 | 21 fr. p. un an. | avril 1853. | Ouest |
| tout. | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | Paris à Sceaux |
| 1116 | 1302 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 19 fr. 40 p. un an | janv. 1853. | Orléans |
| 447 | 600 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 33 fr. p. un an. | juillet 1853. | Paris à Strasbourg |
| 111 | 199 | 99 | 84.000 | 350 | tout | 14 fr. p. un an. | janv. 1853. | Strasbourg à Bâle |
| » | 175 | 99 | 32.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | juillet 1853. | Blesme à Gray |
| 393 | 515 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 14 fr. p. un an. | juillet 1853 | Paris à Lyon |
| tout. | 100 | 99 | 40.000 | 500 | tout | 5 0/0 (1). | » | Montereau à Troyes |
| » | » | 99 | 3.300 | 500 | 400 | 5 0/0 (1). | » | Provins aux Ormes |
| » | 127 | 99 | 31.200 | 500 | 300 | 5 0/0 (1). | juillet 1853 | Dijon à Besançon |
| tout | 57 | perp. | 2.300 | 5.000 | tout | 617 fr. 50 p. un an. | janv. 1853 | St-Étienne à Lyon |
| » | » | » | » | » | 200 | » | » | Lyon à Genève |
| » | » | 99 | 80.000 | 500 | 200 | 8 0/0 p. un an (5). | juin 1853 | Lyon à la Méditerr. |
| » | 750 | 99 | 134.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853. | Chemins du Midi |
| tout. | 52 | 99 | 10.000 | 500 | tout | néant. | » | Bordeaux à la Teste |
| » | » | » | » | » | 200 | 4 0/0 (1). | » | Grand Central |
| tout. | 40 | 80 | 12.500 | 1.000 | tout | 40 fr. par an. | février 1853 | Naples à Castellam. |
| tout. | 50 | 90 | 8.000 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an. | janv. 1853. | Anvers à Gand |
| » | » | » | » | » | » | » | » | Charleroi |

## Bourse de Paris. Cours du 14 au 20 janvier 1854.

| Noms des lignes | Samedi 14 Compt. | Samedi 14 Terme | Lundi 16 Compt. | Lundi 16 Terme | Mardi 17 Compt. | Mardi 17 Terme | Mercredi 18 Compt. | Mercredi 18 Terme | Jeudi 19 Compt. | Jeudi 19 Terme | Vendredi 20 Compt. | Vendredi 20 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 820 .. | 830 .. | 815 .. | 845 .. | 815 .. | 820 .. | 805 .. | 802 50 | 787 50 | 790 .. | 775 .. | 775 .. |
| Paris à Rouen | 987 50 | 1000 .. | 990 .. | 990 .. | 987 50 | 1000 .. | 987 50 | 985 .. | 975 .. | 972 50 | 967 50 | 965 .. |
| Rouen au Havre | 475 .. | » | 475 .. | » | 475 .. | » | 475 .. | » | 465 .. | » | 500 .. | » |
| Dieppe et Fécamp | 322 50 | » | » | » | 322 50 | » | » | » | » | » | » | » |
| Caen et Cherbourg | 530 .. | 535 .. | 530 .. | » | 530 .. | » | 525 .. | » | 515 .. | » | 500 .. | » |
| Saint-Germain | 695 .. | 730 .. | 705 .. | 700 .. | 715 .. | 725 .. | 707 50 | 705 .. | 690 .. | 690 .. | 675 .. | 672 50 |
| Versailles (r. g.) | » | » | » | » | 310 .. | » | 330 .. | » | 325 .. | » | » | » |
| Ouest | » | » | 625 .. | » | 625 .. | 615 .. | 622 50 | 620 .. | 620 .. | 615 .. | 610 .. | 600 .. |
| Paris à Sceaux | » | » | » | » | 170 .. | » | » | » | » | » | » | » |
| Orléans | 1140 .. | 1150 .. | 1130 .. | 1130 .. | 1130 .. | 1130 .. | 1130 .. | 1115 .. | 1085 .. | 1085 .. | 1085 .. | 1087 50 |
| Paris à Strasbourg | 775 .. | 785 .. | 787 50 | 785 .. | 775 .. | 772 50 | 758 75 | 757 50 | 745 .. | 745 .. | 740 .. | 742 50 |
| Strasbourg à Bâle | 370 .. | » | 370 .. | » | 372 50 | » | 370 .. | » | 367 50 | » | 365 .. | » |
| Blesme à Gray | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Lyon | 865 .. | 865 .. | 870 .. | 875 .. | 870 .. | 875 .. | 862 50 | 865 .. | 850 .. | 845 .. | 843 50 | 845 .. |
| Montereau à Troyes | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Provins aux Ormes | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Dijon à Besançon | 520 .. | » | 520 .. | » | 520 .. | » | » | » | » | » | 505 .. | » |
| St-Étienne à Lyon | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Lyon à Genève | 490 .. | » | 490 .. | » | » | 490 .. | 490 .. | » | » | » | » | » |
| Lyon à la Méditerr. | 770 .. | 720 .. | 712 50 | 710 .. | 705 .. | 710 .. | 705 .. | 700 .. | 680 .. | 680 .. | 675 .. | 675 .. |
| Chemins du Midi | 575 .. | 592 50 | 580 .. | 580 .. | 580 .. | » | 575 .. | 575 .. | 570 .. | 572 50 | 565 .. | 565 .. |
| Bordeaux à la Teste | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grand Central | 490 .. | 493 50 | 485 .. | 485 .. | 485 .. | 485 .. | 482 50 | » | 476 25 | 475 .. | 472 50 | 475 .. |
| Naples à Castellam. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Anvers à Gand | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Charleroi | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Rentes 3 0/0 | 72 50 | 72 10 | 71 70 | 71 60 | 72 .. | 71 85 | 71 10 | 71 .. | 70 10 | 69 80 | 69 90 | 69 75 |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 100 .. | 100 .. | 99 90 | » | 99 70 | 100 .. | 99 50 | 99 .. | 98 75 | 98 35 | 98 25 | 98 25 |
| Banque de France | 2730 .. | » | 2755 .. | » | 2770 .. | » | 2750 .. | » | 2750 .. | » | 2735 .. | » |
| Crédit mobilier | 687 50 | 690 .. | 675 .. | 670 .. | 687 50 | 677 50 | 681 50 | 682 50 | 655 .. | 650 .. | 640 .. | 650 .. |
| Comptoir national | 540 .. | » | 550 .. | » | 547 50 | » | 547 50 | » | 545 .. | » | 540 .. | » |
| Banque foncière | 550 .. | » | 550 .. | » | 545 .. | 545 .. | » | » | 535 .. | » | 535 .. | » |
| D° Obligations (Cert.) | 955 .. | » | 965 .. | » | 945 .. | » | 915 .. | » | 910 .. | » | 910 .. | » |

(1) Pendant la durée des travaux.
(4) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.
(5) Plus l'intérêt à 4 0/0.

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

| Date de l'emprunt | Nombre d'Oblig. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émis. | Somme pay. à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts six mois. | Époques des tirages. | Dates des paiements. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851. | 150.000 | 75 ans | 335 | tout. | 500 | 7 50 | avril. | janvier juillet. |
| D°. | 80.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 25 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 90 — | 535 | 375 | 625 | 12 50 | » | D° |
| 1852. | 181.333 | 90 — | » | tout. | 500 | 7 50 | » | janvier juillet. |
| D°. | 3.3?0 | 90 — | 975 | tout. | 1.250 | 25 | assemb. gén. | D° |
| D°. | 30.000 | 90 — | 500 | 375 | 650 | 12 50 | D° | décembre juin. |
| 1848. | 11.431 | 43 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 25 | D° | janvier juillet. |
| D°. | 6.201 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1852. | 4.665 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1851 | » | .. .. | » | » | » | » | » | D° |
| 1844. | 7.219 | 30 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1850. | 8.404 | 75 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1843. | [illegible] | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 25 | décembre. | D° |
| 1848. | 13.334 | 80 — | 750 | tout. | 1.250 | 25 | D° | D° |
| 1852. | 150.000 | 99 — | 310 | 240 | 500 | 7 50 | » | D° |
| 1845. | 5.887 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 20 | D° | D° |
| 1847. | 4.9?? | 69 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 25 | D° | mars septembre. |
| 1848. | 5.000 | 87 — | 800 | tout. | 1.250 | 30 | D° | D° |
| 1842. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 25 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | 375 | 625 | 12 50 | D° | » |
| 1841. | 1.000 | .. .. | 300 | tout. | 500 | 12 50 | D° | avril octobre. |

## Cours du 14 au 20 janvier 1854.

| Noms des Compagnies | 14 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-Boulogne | 335 .. | 335 .. | 335 .. | 335 .. | 335 .. | 333 75 |
| Paris à Lyon | 1040 .. | » | 1045 .. | 1040 .. | 1040 .. | 1040 .. |
| Lyon à la Méditerranée 5 0/0 | 504 25 | 510 .. | 520 .. | 510 .. | 500 .. | 510 .. |
| D° Nouvelles 3 0/0 | 307 50 | 310 .. | 315 .. | 312 50 | 312 50 | 310 .. |
| Montereau à Troyes | » | » | 507 50 | 505 .. | 500 .. | » |
| Paris à Strasbourg | » | 545 .. | 525 .. | 530 .. | 512 50 | 510 .. |
| Saint-Germain (nouvelles) | » | 1015 | » | » | 1042 50 | » |
| Versailles r. d. | » | » | 900 | » | » | » |
| Ouest | 1030 .. | » | » | 1030 .. | » | 1040 .. |
| D° (nouvelles) | » | » | 1025 .. | » | » | » |
| Saint-Étienne à Lyon | » | » | » | » | » | » |
| D° (2e émission) | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Orléans | » | 1100 .. | » | 1100 .. | » | » |
| D° (Nouvelles 1848) | » | » | » | 1090 .. | » | 1075 .. |
| D° (Nouvelles 1852) | 315 .. | 315 .. | 325 .. | 325 .. | 330 .. | 330 .. |
| Paris à Rouen | » | 840 .. | » | 840 .. | » | » |
| D° (nouvelles) | » | » | 1065 .. | » | 1065 .. | 1045 .. |
| Rouen au Havre | » | » | » | » | » | 1050 .. |
| D° (nouvelles) | 1200 .. | » | » | 1200 .. | » | » |
| Strasbourg à Bâle | » | » | » | » | » | » |
| D° (nouvelles) | » | 500 .. | 500 .. | » | 500 .. | 500 .. |
| Dijon à Besançon | » | » | » | » | » | » |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 13 au 19 janvier 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes | 13 | 14 | 16 | 17 | 18 | 19 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 822 50 à 827 50 | 825 .. à 827 50 | 815 .. à 825 .. | 816 25 à 822 50 | 810 .. à 821 50 | 790 .. à 797 50 |
| Paris à Strasbourg | 760 .. à 768 50 | 755 .. à 768 75 | 701 .. à 708 75 | 756 25 à 762 50 | 756 25 à 762 50 | 757 50 à 762 50 |
| Orléans | 1075 .. à 1100 .. | 1100 .. à 1125 .. | 1125 .. à 1175 .. | 1125 .. à 1175 .. | 1125 .. à 1175 .. | 1075 .. à 1100 .. |
| Paris à Rouen | 1050 .. à 1080 .. | 975 .. à 1000 .. | 1000 .. à 1025 .. | 975 .. à 1025 .. | 975 .. à 1025 .. | 950 .. à 1000 .. |
| Rouen au Havre | 450 .. à 462 50 | 450 .. à 462 50 | 462 50 à 475 .. | 450 .. à 475 .. | 450 .. à 475 .. | 450 .. à 475 .. |
| Lyon | 862 50 à 872 50 | 865 .. à 872 50 | 867 50 à 872 50 | 860 .. à 865 .. | 860 .. à 865 .. | 847 50 à 852 50 |
| Ouest | » | » | » | » | » | » |

P. (papier) offert.

## Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

A. (argent) demandé.

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| ...se Béchet, Dethomas et Cie | 500 | 500 |
| — Leroy, de Chabrol et Cie | 1000 | 1170 |
| ...lig. de la ville de Paris (1849) | 1000 | 1100 |
| D° D° (1852) | 1000 | 1152 50 |
| ...mbre à l'Oise ... Canal | 1000 | 700 |
| ...mbre française canalisée | 500 | 1500 |
| ...ney ... Cuivre | 100 | 97 50 |
| ...eille-Montagne ... Zinc | 300 | 500 |
| ...elle-Montagne ... Zinc | 1000 | 1225 |
| ...sse ... Zinc | 250 | » |
| ...olberg ... Zinc | 750 | 1065 |
| ...ethwiller | 750 | 770 |
| ...des Algériens ... Cuivre | 100 | 47 |
| ...uzy ... Charbon | 500 | 601 |
| ... Charbon | 1/3 500 | 510 |
| ...arbonnages belges | 500 | 327 50 |
| ...nt-du-Loup (sud) ... Charbon | 1000 | 310 |
| ...es de la Loire ... Charbon | 1/7200 | 465 |
| ...re-du-Fleau ... Charbon | 1000 | 170 |
| ...z-Pendu ... Charbon | 500 | » |
| ... Charbon | 1/2 400 | » |
| ...ute Loire ... Charbon | 500 | 250 |
| ...ol-homm ... Charbon | 5000 | 5000 |
| ...mmeri ... Charbon | 1/1 500 | 700 |

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Echarcon ... Papeterie | 1000 | 1000 |
| Essonne ... Papeterie | 1000 | » |
| Bastennes ... Asphalte | 1000 | 190 |
| Monceaux-sur-Sambre ... Forges | 1000 | 1750 |
| Aveyron (Decazeville) ... Forges | 3000 | 1600 |
| Maubeuge (Nord) ... Forges | 500 | 500 |
| Alais ... Forges | 3000 | 1700 |
| Châtillon et Commentry ... Forges | 1000 | 1190 |
| Providence ... Forges | 1000 | 1040 |
| Herserange (n. liber.) ... Forges | 315 | 310 |
| Le Phénix | 750 | 1215 |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1/400 | 4550 |
| Valentin-Coq ... Usine | 500 | 880 |
| Société Cail et Cie ... Usine | 500 | 685 |
| Cristofle ... Usine | 500 | 915 |
| Tuyaux de Chameroy ... Usine | 500 | 840 |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 25 |
| Gaz anglais (Paris) | 2500 | 4000 |
| — français (Paris) | 500 | 900 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1275 |
| — de Belleville (Isère) | 500 | » |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 625 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 765 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | » |

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | 150 |
| — d'Arles, 1re série | 100 | 90 |
| — D° 2e série | 100 | 45 |
| — de Besançon | 450 | 585 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | » |
| — de Versailles | 500 | 575 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries impériales | 1000 | 1000 |
| — Caillard | 1000 | 630 |
| Gondoles parisiennes | 95 | 101 |
| Omnibus (Entreprise générale) | 1000 | 2000 |
| Omnibus (rive gauche) | 250 | 210 |
| Favorites ... Omnibus | 800 | 1750 |
| Hirondelles ... Omnibus | 1000 | 225 |
| Orléanaises ... Omnibus | 1000 | 750 |
| Tricycles ... Omnibus | 800 | 800 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | 370 |
| Dourmes ... Pet. voit. | 500 | 600 |
| Lutéciennes ... Pet. voit. | 500 | 770 |
| Sylphides ... Pet. voit. | 500 | 600 |
| Générale ... Ass. maritime | 12500 | 45 0/0 b. |
| Lloyd français ... Maritime | 5000 | 151 25 b. |
| Union des Ports ... Maritime | 5000 | 13 0/0 b. |
| Mélusine ... Ass. maritime | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Sécurité ... Maritime | 5000 | 20 0/0 b. |
| Sauvegarde ... Maritime | 5000 | 12 0/0 b. |
| Océan ... Maritime | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ... Incendie | 5000 | 115 0/0 b. |
| Générale ... Incendie | 5000 | 32.500 |
| Union ... Incendie | 5000 | 57 0/0 b. |
| France ... Incendie | 5000 | 22 0/0 b. |
| Phénix ... Incendie | 1000 | 3300 |
| Providence ... Incendie | 2500 | 31 0/0 b. |
| Urbaine ... Incendie | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance ... Incendie | 5000 | 5 0/0 b. |
| Éventualités d'Avignon | 31 50 | » |
| — de Cette | 10 | » |
| — de Fampoux | 25 | » |
| Glaces d'Oignies ... Belgique | 1000 | 1250 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 495 |
| — de Montluçon | 500 | 415 |
| Docks | 250 | 197 |
| Journaux réunis | 300 | 340 |
| Maberly (Amiens) | 500 | 790 |
| Coton Frévent | 500 | 620 |
| Gauchez | 500 | 400 |
| Palais de Cristal | 100 | 103 75 |
| Richer | 500 | » |

PARIS — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

N° 699. 13e ANNÉE. — N° 4. SAMEDI, 28 JANVIER 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

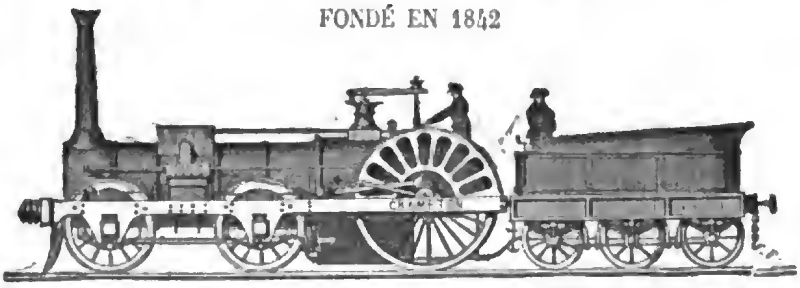
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
**85, *Rue Richelieu***

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris.. ..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements .... | 13 » | 24 » |
| Etranger ..... | 16 » | 30 » |

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, New-paper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 franc la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c°

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### *SOMMAIRE*

Situation, 49. — Chemin de Paris à Lyon, 50. — Chemins de fer du Midi. Travaux. Libération des actions, 50. — Chemin de fer de l'Ouest. Ouverture du Mans. Versements, 50. — Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, 50. — Chemin de fer du Nord, 50. — Chemin de fer de Paris à Cherbourg, 50. — Chemin de fer de Rouen. Emprunt de 18 millions, 51. — Chemin de fer de Strasbourg à Bâle. Assemblée générale extraordinaire du 25 Janvier, 51. — — Chemin de fer de Mulhouse à Thann, 51. — Chemin de fer de Lyon à Genève, 51. — Crédit foncier de France. Libération des obligations, 51. — Chemin de fer sarde Philippe-Emmanuel, 52. — Recettes de la semaine, 52. — Avis aux actionnaires, 52. —Actes officiels. Chemins de fer de Strasbourg, 53. — Chemin de fer d'Orléans, 54. — Chemin de fer de Strasbourg à Bâle. Rapport du Conseil d'administration, 54. — Nouvelles locomotives pour fortes pentes. Chemin de fer du Sœmmering, 57. — Forges, 58. — Chemin de fer d'Afrique (suite), 59. — Correspondance, 60. — Recettes, 61. — Annonces, 62. — Chronique de la Bourse, 63. — Bourse, 64.

### Situation.

Nous avons invariablement exprimé l'opinion que l'affaire d'Orient aurait une conclusion pacifique. La raison, les intérêts, la politique, tout commande la paix aux nations européennes. La guerre, c'est la ruine de l'industrie, qui en ce moment sillonne le monde de chemins de fer, et couvre la Méditerranée et l'Océan de paquebots à vapeur; la guerre, c'est le réveil de la révolution socialiste, qui n'est que contenue et qui n'est pas morte. Quel est donc aujourd'hui le gouvernement, quel est le peuple qui n'ait tout ou beaucoup à perdre à la guerre? Comment supposer que les gouvernements et les peuples iront facilement et sans réagir s'engager dans une guerre qui serait la honte et la ruine de la civilisation chrétienne? Non, non, cela n'est pas possible; cela ne sera pas, et toutes les anxiétés de cette triste affaire auront servi une fois de plus à prouver l'impossibilité à peu près absolue de la guerre dans des temps comme les nôtres.

Il ne faudrait pas cependant conclure de nos affirmations que la paix qui se fera est déjà faite. Il n'y a rien encore de positif, mais l'imminence de la guerre a provoqué partout une véritable explosion de sentiments pacifiques. En France, en Autriche, en Prusse, en Danemarck, en Suède, on se prononce unanimement pour la paix. En Angleterre, le ressentiment des atteintes portées par la diplomatie russe à la domination anglaise dans l'Inde, laisse encore au langage des journaux une certaine irritation qu'on pourrait prendre pour le désir de la guerre; mais la cité, mais la bourse, mais le commerce, mais le gouvernement même, c'est-à-dire tout ce qui constitue réellement l'Angleterre incline fortement à la paix. Enfin, la Russie, si ombrageuse, si intraitable, la Russie elle-même n'a pas pris comme une déclaration de guerre l'entrée des flottes combinées dans la mer Noire! Ses ambassadeurs restent à leur poste à Paris et à Londres. Elle demande des explications; n'est-ce pas en réalité entrer en négociation avec l'Angleterre et avec la France, ce que l'on avait refusé jusqu'à présent? Si l'on s'explique, on s'entendra, et l'on sauvegardera facilement les amours-propres, qui sont le plus grand obstacle à la conclusion de la paix.

La Bourse, avec cette vivacité d'instinct qui la caractérise, a bien vite compris que la crise approchait du dénouement, et elle a passé brusquement de la baisse à la hausse. La rente 3 0/0, qui fermait vendredi dernier à 69 70, a fermé hier jeudi à 70 50, après avoir fait 69 fr., en hausse de 1 fr. 50 sur son plus bas cours. Une hausse analogue s'est produite sur toutes les valeurs.

Nous avons l'espoir fondé que les prévisions des prophètes de la paix ne tarderont pas à être justifiées, et que le travail et l'industrie pourront reprendre enfin leur œuvre si malheureusement interrompue.

Les préoccupations de guerre écartées, y a-t-il lieu à avoir des inquiétudes sur la situation économique du pays?

Une simple et courte comparaison entre le années 1847 et 1854 sera la meilleure réponse à cette question.

1847 et 1854 étaient également deux années de récoltes insuffisantes; mais 1854 avait contre elle de plus que 1847 les chances d'une guerre qui pouvait devenir européenne.

Malgré ce désavantage le malaise a été beaucoup moins grand en 1854 qu'en 1847, et le travail n'a pas subi d'interruption. Pourquoi cela?

En 1847, les chemins de fer, à quelques rares exceptions près, ne donnaient pas encore de revenus. Au contraire, ils étaient forcés de faire des appels de fonds considérables, et comme il n'y avait pas d'argent dans les poches des actionnaires, il en résultait que les versements ne se faisaient pas ou se faisaient mal, et que les travaux étaient nécessairement suspendus. De là la gravité de la crise du travail en 1847.

En 1854 les revenus des chemins de fer sont considérables et progressifs, ainsi qu'on peut s'en assurer par l'examen du bulletin de recettes de cette semaine, qui, malgré les rigueurs de la saison, constate une augmentation importante sur les recettes correspondantes de 1853. Les versements appelés sont nuls ou insignifiants; les Compagnies sont largement pourvues des ressources nécessaires non-seulement pour continuer, mais même pour accroître les travaux. Jamais l'activité n'a été plus grande dans les forges, les minières et les travaux de terrassement.

Telles sont les causes qui donnent un si grand avantage à l'année 1854 sur l'année 1847. — 1854 a bénéficié de tout ce qui avait été préparé avant 1848.

Ajoutons que la situation du Trésor est excellente.

L'année dernière, l'annonce d'un budget équilibré faite par le ministre des finances avait excité quelques doutes. Aujourd'hui, l'affirmation du ministre est positive. D'après

Digitized by Google

le rapport à l'Empereur publié dans le *Moniteur* de ce matin, le découvert du budget de 1853, qui avait été établi avec une insuffisance de ressources de 34 millions, se trouve réduit par la plus value des recettes, qui est de 74 millions, et par les annulations, qui seront d'environ 20 millions, à 4 millions environ, après avoir pourvu à tous les crédits extraordinaires ou supplémentaires exigés par les besoins du service.

C'est là certainement une bonne et solide situation, qui permet de concevoir l'espérance d'un avenir brillant et assuré.

F. Solar.

### Chemin de Paris à Lyon.

Ainsi que nous l'avons annoncé, la Compagnie du chemin de Paris à Lyon vient d'appeler les actionnaires à souscrire le solde des obligations provenant de son emprunt. Mais, dans les circonstances actuelles, on avait craint que ces obligations ne fussent pas souscrites, et que, par suite, la Compagnie ne fût dans la nécessité d'appeler très-prochainement un versement sur les actions; on ajoutait même que ces versements seraient considérables.

Nous croyons que, dans aucun cas, les appels sur les actions ne seront ni rapprochés ni très-élevés.

D'abord, il n'est pas encore constant que la Compagnie soit embarrassée par le placement de ses obligations. Mais en admettant qu'elle le soit, elle n'appellerait sur les actions que 50 fr. en juillet prochain, sur lesquels il y aurait à déduire une somme d'environ 30 fr., ce qui réduirait à 20 fr. la somme à payer.

F. Solar.

### Chemins de fer du Midi.

TRAVAUX. — LIBÉRATION DES ACTIONS.

Nous avons publié récemment des détails circonstanciés sur la marche des travaux des chemins de fer du Midi. L'incident survenu entre Bordeaux et Bayonne, par suite de la déconfiture de deux entrepreneurs, ne retardera pas d'un seul jour l'époque de la mise en exploitation. La première section, entre Bordeaux et Morcens, est à peu près terminée; la seconde, entre Morcens et Bayonne, le sera avant deux mois, et il ne restera plus à exécuter alors que la pose des rails, qui ne pourra être arrêtée que par le retard des livraisons à faire par les usines.

En même temps que nous portons ces faits à la connaissance des actionnaires, nous sommes heureux de pouvoir ajouter que la situation financière de la Compagnie et les ressources dont elle dispose lui permettent de suffire à tous les besoins de la campagne qui va s'ouvrir sans avoir à appeler aucun versement sur les actions. En effet, sur 34 millions reçus des actionnaires, il n'a été dépensé jusqu'à ce jour que 6 millions; le solde disponible est donc de 28 millions. La Compagnie a de plus à recevoir, sur la subvention, une somme d'environ 20 millions, ce qui porte ses ressources à 48 millions, sans nouveau versement et même sans placer une seule obligation de l'emprunt de 51 millions autorisé et garanti par l'État.

Les actionnaires doivent donc être sans aucune préoccupation à l'égard d'un appel de fonds; ils peuvent même espérer plus encore et s'attendre à une libération définitive des actions bien au-dessous de 500 fr., si l'on tient compte tout à la fois des conditions favorables obtenues du gouvernement en 1852, à l'époque de la restauration des chemins de fer, en prenant pour base les devis rectifiés de 1847, et des bas prix auxquels l'habile administration de la Compagnie a su traiter pour la fourniture de ses rails, et du matériel de sa voie et de son exploitation.

Ad. Blaise (des Vosges).

### Chemin de fer de l'Ouest.

OUVERTURE DU MANS. — VERSEMENTS.

L'état d'avancement des travaux du chemin de fer de l'Ouest, entre la Loupe et le Mans, permet de compter sur l'ouverture de cette section importante pour les premiers jours du mois de mai de l'année courante.

Nous ne reviendrons pas sur ce que nous avons déjà dit de l'importance de la section qui va être ouverte, et de l'influence qu'elle doit exercer sur les recettes de la ligne entière; nous ajouterons seulement que ce grand travail sera terminé sans nouvel appel de fonds, et que tout ce que les actionnaires pourront avoir à fournir dans la seconde partie de l'année sera au plus un versement de 50 fr. par action applicable aux commandes faites pour les fournitures de la voie du chemin du Mans à Rennes, dont tous les travaux sont à la charge de l'État.

Ad. Blaise (des Vosges).

### Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Les renseignements que nous recevons sur le chemin de la Méditerranée confirment l'espérance déjà exprimée par nous plusieurs fois de l'ouverture de la section d'Avignon à Valence au printemps, et celle du surplus de la ligne à la fin de l'année.

D'un autre côté, il est certain aujourd'hui que les sommes déjà versées par les actionnaires, jointes à celles dues par le Trésor sur la subvention, seront plus que suffisantes pour solder les dépenses exigibles en 1854; aucun versement ne sera donc appelé cette année.

Ad. Blaise (des Vosges).

### Chemin de fer du Nord.

Le chemin de fer du Nord, déjà raccordé avec la Belgique par trois points : Mouscron, Quiévrain, Blanc-Misseron, va s'y réunir par un quatrième point. Voici ce que nous apprennent à cet égard les journaux belges :

« Par arrêté du roi des Belges, la Société générale pour favoriser l'industrie nationale, établie à Bruxelles, et MM. de Rothschild frères, banquiers à Paris, sont déclarés concessionnaires du chemin de fer de Mons à la frontière française, dans la direction d'Aulnois et de Haumont. Cet arrêté toutefois ne sortira effet qu'après que la partie de chemin de fer à construire sur le territoire français, depuis la frontière belge jusqu'à la ligne de Saint-Quentin à Erquelines et jusqu'à la Sambre à Haumont, aura également été concédée par le gouvernement français. »

La multiplicité des points de jonction entre la France et les pays limitrophes est évidemment avantageuse aux chemins de fer. Seulement, elle ne produira tous ses effets qu'à la condition d'une réforme économique qui multiplie les rapports entre les peuples, en abaissant de plus en plus les barrières artificielles qui s'opposent aux échanges.

Ad. Blaise (des Vosges).

### Chemin de fer de Paris à Cherbourg.

L'appel de fonds adressé par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et Cherbourg à ses actionnaires annonce l'intention de pousser les travaux avec une grande vigueur dans le cours de l'année 1854.

L'activité que la Compagnie se propose de déployer a sa mesure dans la situation actuelle des enquêtes, qui précèdent légalement la prise de possession des terrains.

Voici à cet égard les renseignements que nous trouvons dans les journaux de la localité :

*Section de Lizieux à la limite de l'Eure.*

« Par suite de l'approbation que M. le ministre des travaux publics a donnée, le 15 septembre dernier, aux études du tracé définitif entre Lisieux et la limite du département de l'Eure, une enquête, aux fins d'expropriation pour cause d'utilité publique, a été ouverte le 20 novembre, dans chacune des communes ci-dessous indiquées qui doivent être traversées par le railway : Saint-Jacques, Beuvillers, Clos, Courtonne-la-Meurdrac, Saint-Paul-de-Courtonne, Cordebugle.

» A la date du 9 de ce mois, a eu lieu, à la sous-préfecture de Lisieux, une autre enquête, sur le projet d'établissement de la station, pour cette ville, du chemin de fer de Paris à Cherbourg.

» Enfin, le 23 courant, une enquête, qui sera close le 1er février, s'ouvrira dans les

Digitized by Google

communes de Saint-Désir, Saint-Pierre-des-Ifs-Lamotte, Les Monceaux, Lécaude, la Houblonnière, Saint-Crespin, Monteille, Mesnil-Mauger, pour l'expropriation des terrains que la voie de fer devra traverser. »

*Station de Caen.*

A Caen, des intérêts locaux repoussent le projet de tracé et de station proposé par la Compagnie; l'Administration supérieure prononcera, mais les travaux se trouveront forcément retardés.

On trouvera peut-être, après cela, que l'appel de 150 fr. est un peu élevé si l'on considère l'importance des travaux qu'il sera possible de solder au début de la campagne.

AD. BLAISE (des Vosges).

## Chemin de fer de Rouen.

*Emprunt de 18 millions.*

La Compagnie du chemin de fer de Rouen annonce, cette semaine, l'émission d'un emprunt de 18 millions, dont le produit est destiné à remplacer les engagements souscrits envers le Trésor pour remboursement du prêt de 1840, engagements qui doivent être remis par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Cherbourg à titre de subvention. Le surplus du produit de l'emprunt servira à acquitter la part de la Compagnie de Rouen dans les frais de construction du chemin de fer de Ceinture.

Les 18,000 obligations du nouvel emprunt sont émises par la Compagnie au taux de 1,000 fr. Elles seront remboursables à 1,250 fr., par voie de tirage au sort, en 85 années, et porteront intérêt à 5 0/0 l'an sur les sommes versées.

La préférence pour la souscription est réservée aux actionnaires.

Les versements ont été réglés de la manière suivante :

250 fr. en souscrivant;
250 fr. le 15 mai 1854;
250 fr. le 15 août 1854;
250 fr. le 15 novembre 1854.

Au cours actuel des anciennes obligations de Rouen 5 0/0, il y a une prime de plus de 60 fr. par obligation pour les actionnaires de la Compagnie, à user du droit de préférence qui leur est réservé.

AD. BLAISE (des Vosges).

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE DU 25 COURANT.

Les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle se sont réunis le 25 courant en assemblée générale extraordinaire. La réunion a eu lieu sous la présidence de M. de La Gravière, administrateur. Le bureau était composé de MM. Harnepon et Cauthion, scrutateurs, et de M. Noblet, secrétaire. 283 actionnaires représentant 25,634 actions assistaient à la séance.

L'ordre du jour de l'assemblée ne contenait qu'une seule question : « La ratification » à donner au traité signé le 28 décembre » dernier portant cession à la Compagnie de » Paris à Strasbourg du chemin de fer de » Strasbourg à Bâle et à la frontière bava» roise. »

M. Strohl, délégué, chargé de la direction des services de l'exploitation, a donné lecture du rapport par lequel le Conseil d'administration a résumé les phases essentielles qu'ont subies les négociations suivies sur cette grave question, et développé les clauses et conditions stipulées au traité de rachat des lignes de Bâle et de Wissembourg par la Compagnie de l'Est.

La lecture de ce rapport terminée, le président a ouvert la discussion.

Après quelques explications échangées sur des points qui n'avaient d'intérêt qu'à titre de renseignements, l'assemblée, passant au vote, a adopté à l'unanimité la résolution formulée dans les termes suivants :

« Le traité fait, le 28 décembre 1853, entre » le Conseil d'administration de la Compa» gnie anonyme du chemin de fer de Stras» bourg à Bâle et la Compagnie du chemin » de fer de Paris-Strasbourg, ayant pour » objet la cession à cette dernière Compagnie » du chemin de fer de Strasbourg à Bâle et » de tout ce qui s'y rattache, avec tous ses » droits actifs et passifs, est approuvé dans » toutes ses dispositions.

» Tous pouvoirs sont donnés au Conseil » d'administration actuel, dont les pouvoirs » sont maintenus jusqu'à la publication de » la dissolution de la Société, pour exécuter » et faire exécuter les conditions du traité.

» L'assemblée reconnaît que ce traité, » lorsqu'il sera sanctionné par l'autorité, en» traîne la dissolution de la Société, et elle » autorise le Conseil d'administration à dé» clarer et publier cette dissolution dès que » le moment lui en paraîtra opportun, et à » nommer s'il y a lieu, un ou plusieurs liqui» dateurs à l'effet de représenter au besoin » en justice la Société dissoute. »

Nous donnons plus bas le texte du rapport; il comprend le traité passé entre les deux Compagnies.

G. LENOIR.

## Chemin de fer de Mulhouse à Thann.

Une assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann ayant lieu le lundi, 30 janvier, à 3 heures du soir, au palais Bonne-Nouvelle, MM. les actionnaires peuvent déposer leurs actions chez M. Léopold Javal, banquier de la Compagnie, rue Chauchat, n° 10, où il leur sera délivré des cartes pour l'assemblée.

## Chemin de fer de Blesme à Saint-Dizier.

L'administration du chemin de fer de Strasbourg avait annoncé officiellement au mois de novembre dernier, à la Chambre de commerce de Saint-Dizier, l'intention d'ouvrir le chemin de Blesme à Saint-Dizier dans la deuxième quinzaine de décembre. Le commerce et l'industrie avaient pris leurs dispositions pour profiter de l'ouverture du chemin à l'époque indiquée.

Des retards ont eu lieu : plusieurs usines ont manqué de combustible, elles ont été forcées de se mettre en chômage; les moyens de transports se sont trouvés insuffisants; les expéditions n'ont pu se faire qu'à des prix très-élevés; une grande quantité de marchandises reste encore dans les usines.

Cette situation pouvait se prolonger longtemps encore; des bruits s'étaient accrédités d'après lesquels l'ouverture du chemin était indéfiniment ajournée.

La Chambre de commerce de Saint-Dizier a voulu connaître les causes du retard et savoir quelles étaient les intentions de la Compagnie; une démarche a eu lieu à cet effet.

Elle a reconnu que les intentions de la Compagnie étaient toujours les mêmes; que ces retards avaient été occasionnés par les neiges et les gelées; que le gouvernement avait exigé avant l'ouverture l'achèvement de certains travaux que la Compagnie voulait terminer après la mise en exploitation. Tous ces travaux sont à la veille d'être terminés, l'ouverture du chemin est très-prochaine; l'Administration a déclaré qu'elle ferait tout ce qu'il était humainement possible de faire pour que l'ouverture du chemin de Blesme à Gray ait lieu dans le plus bref délai possible.

La Chambre de commerce de Saint-Dizier a cru devoir porter ces faits et cette déclaration à la connaissance du commerce et de l'industrie.

G. LENOIR.

## Chemin de fer de Lyon à Genève.

La Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève commencera les terrassements vers la mi-février dans le canton de Genève. Les travaux seront conduits par un personnel expérimenté. La Compagnie espère pouvoir mettre la ligne, avec embranchement de Mâcon à Ambérieux, en exploitation pour le printemps de 1856.

## Crédit foncier de France.

LIBÉRATION DES OBLIGATIONS.

Au milieu du désarroi général dans lequel les complications des affaires d'Orient ont jeté sans exception toutes les valeurs cotées à la Bourse de Paris, on a pu remarquer le discré-

Digitized by Google

dit énorme qui a frappé les obligations émises par la Société du Crédit foncier de France.

Sans aucun doute, la fâcheuse coïncidence des besoins de la Compagnie et de l'appel adressé pour y faire face aux porteurs de ses obligations, avec une crise politique et financière assez grave pour faire élever le taux de l'escompte de la Banque à 5 0/0, et celui de l'intérêt des bons du Trésor pour un an à 5 1/2 0/0, a dû agir sur le cours des obligations foncières; mais la baisse est tout-à-fait disproportionnée avec la cause qui l'a produite, et il semble facile de démontrer que la valeur réelle des obligations foncières est supérieure à leur cours actuel.

Rappelons d'abord l'assiette et la nature de ce titre.

L'obligation foncière représente un placement par première hypothèque, pour une somme égale à la moitié seulement de la valeur de l'immeuble affecté à la garantie. De plus, cette première hypothèque est mise à l'abri de tout danger par suite de la législation exceptionnelle qui protége le Crédit foncier, et assure même, en cas de retard de la part des débiteurs, le paiement régulier des intérêts et du principal. Il n'existe donc pas au monde de valeur plus solide que l'obligation foncière. C'est un placement sur première hypothèque, doublé de la garantie d'un capital important, à l'abri de tous frais et de tout délai, et dont le revenu est payable à jour fixe.

Cependant l'obligation foncière de 1,000 fr. est aujourd'hui à 920 fr. Si le placement était bon au pair, on peut juger de ce qu'il est à 80 fr. au-dessous du pair. Quelques chiffres aideront à rendre cette démonstration évidente.

Avec la faculté concédée au porteur de se libérer à 500 fr., la coupure délivrée revient à 420 fr. A ce taux, la demi-obligation à 4 0/0, jouissant d'un revenu de 20 fr., rapporte près de 5 0/0, plus la chance des lots, et comme elle est remboursable à 500 fr., elle est assurée d'une prime de 80 fr.

Quant à la demi-obligation 3 0/0, jouissant d'un revenu de 15 fr., elle rapporte, à 420 fr., plus de 3 1/2 0/0; elle a droit aux chances des lots, et elle est remboursable à 600 fr., c'est-à-dire avec une prime de 180 fr.

Mais la considération qui nous paraît devoir déterminer le cours de cet effet, c'est que le porteur, sans attendre le remboursement par voie de tirage au sort, peut toujours faire accepter par la Compagnie pour 500 fr. un titre qu'il aura payé 420 fr., du moment où il le présente en remboursement d'un emprunt contracté au Crédit foncier. Tout propriétaire d'un bien libre d'hypothèque peut aujourd'hui emprunter au Crédit foncier 100,000 fr. par exemple, et employer une partie de cet argent à acheter et à libérer 200 promesses d'obligations foncières, en les réduisant à des coupures de 500 fr.; ces 200 promesses, au cours de 920 fr., reviendraient à 24,000 fr. On verserait 60,000 fr. pour compléter 200 coupures de 500 fr., et moyennant un déboursé total de 84,000 fr. on obtiendrait ainsi un capital de 100,000 fr. en obligations foncières, au moyen duquel on pourrait éteindre l'emprunt en bénéficiant de 12,000 fr. net, déduction faite des frais et de l'indemnité payée à la Compagnie pour le remboursement anticipé.

Tant que le cours des obligations ne se relèvera pas, l'écart entre le prix de la cote et le *pair* auquel, par ses statuts, la Compagnie est astreinte à recevoir ses propres titres en remboursement de ses prêts, offre une marge considérable pour des opérations ainsi avantageuses qu'assurées.

Les explications qui précèdent, faisant suite à celles que nous avons publiées sur le même sujet dans notre dernier numéro, aucun doute ne peut plus exister dans l'esprit de nos lecteurs sur la convenance, pour les porteurs d'obligations foncières, d'accepter la combinaison qui leur est offerte par la Compagnie pour la réduction de leurs engagements à moitié et la conversion de leurs titres 3 0/0, remboursables avec 20 0/0 de prime (ce qui représente en tout 3.34 0/0 de revenu annuel), en obligations 4 0/0 (soit 0.66 0/0 de plus).

Au reste, les personnes qui, par suite des circonstances actuelles, seraient embarrassées pour faire leurs versements, trouveront facilement des ressources auprès de leurs banquiers en déposant les certificats primitifs en garantie des avances nécessaires. Une maison étrangère fait même déjà connaître dans les journaux les conditions auxquelles elle se charge d'effectuer le premier versement de 100 fr. appelé.

### Chemin de fer sarde Philibert-Emmanuel.

La *Gazette de Savoie* annonce que sur les 114 kilomètres du tracé d'Aix-les-Bains à Modane, que la Compagnie Victor-Emmanuel a soumis au ministère, 36 kilomètres, formant la section de Chambéry à Aiguebelle, viennent de recevoir déjà l'approbation du ministère des travaux publics.

G. Lenoir.

### Recettes de la semaine.

Les chemins de fer en exploitation sont heureusement sortis des difficultés que le mauvais temps, les neiges et les glaces leur avaient opposées pendant plusieurs semaines. Les recettes que nous publions aujourd'hui présentent sur celles correspondantes de 1853, une amélioration assez considérable, d'autant plus intéressante à constater que déjà l'année dernière un progrès sensible était constaté. Si la saison qui commence sous des auspices aussi favorables continue de la même manière, les actionnaires peuvent compter sur d'excellents revenus.

Voici le résumé des bulletins que nous publions plus loin :

| *Lignes.* | *Recettes brutes.* | *Augment. s. 1853* | |
|---|---|---|---|
| | | *Totale* | *0/0.* |
| | 1re Catégorie (1). | | |
| Orléans | 701,519 » | 162,412 | 30.1 |
| | 2e Catégorie (2). | | |
| Nord | 643,460 » | 83,244 | 14.8 |
| Rouen | 212,702 » | 52,190 | 32.5 |
| Havre | 106,403 » | 36,513 | 52.2 |
| Lyon | 351,677 » | 42,917 | 13.9 |
| Strasbourg | 483,304 » | 144,062 | 42.4 |
| Bale | 51,239 » | 3,775 | 7.9 |
| Ouest | 100,983 » | 16,858 | 20.0 |
| Méditerranée (les 2 Sections) | 170,795 » | 25,415 | 16.6 |

Ad. Blaise (des Vosges).

## AVIS AUX ACTIONNAIRES.

### Opérations courantes.

#### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Paris a Rouen. — Assemblée générale le 31 janvier 1854, rue d'Amsterdam, 11, à 3 heures après midi.

Déposer vingt actions pour y assister.

Mulhouse a Thann. — Assemblée générale extraordinaire le 30 janvier, à 3 heures, palais Bonne-Nouvelle, à Paris. — Objet de la réunion : Modifications à apporter aux statuts.

#### APPELS DE FONDS.

Orléans. — Depuis le 1er janvier 1854, quatrième et dernier versement de 100 fr. sur les obligations de l'emprunt de 1852 (réduit à 92 fr. 50 par la déduction de l'intérêt semestriel). A défaut de versement avant le 15 janvier, l'intérêt est dû à 5 0/0.

Grand-Central de France — Deuxième versement de 50 fr. par action du 10 au 25 février 1854. Intérêt à 4 0/0 à partir du 10 février, pour chaque jour de retard. Echange des actions nominatives en actions définitives au porteur, libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 10 février prochain, les actions nominatives ne seront plus transférables.

Le versement ci-dessus et l'échange des titres ont lieu à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 heures à 3 heures. On paie aussi l'intérêt 4 0/0, 5 fr. par action, à partir du 1er janvier.

Caen et Cherbourg. — Versement de 150 fr. par action, le 20 février 1854.

A défaut de versement, l'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû pour chaque jour de retard.

#### SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Nord. — Emission de 75,000 obligations nouvelles de 500 fr., portant 15 fr. d'intérêt, jouissance du 1er janvier 1854, et remboursables à 500 fr., en 73 annuités. L'émission sera faite à 335 francs, dont 135 payables comptant.

Les autres versements se feront comme il

(1) Chemins exploitant des sections nouvelles.
(2) Chemins exploitant le même nombre de kilomètres.

Digitized by Google

sult : 100 fr. le 1er juillet 1854 ; 100 fr. le 1er janvier 1855. On pourra souscrire par anticipation. Il sera bonifié, dans ce cas, un escompte de 3 0/0 l'an. Les obligations seront données de préférence aux actionnaires du Nord dans la proportion des actions qu'ils possèdent.

LYON.—Emission de 11,840 obligations, solde de l'emprunt de 80 millions précédemment émis, et portant 50 francs d'intérêts, payables le 1er avril et le 1er octobre.

Le remboursement aura lieu en 50 années, à 1,250 fr., à partir de 1856.

L'émission a eu lieu jusqu'au 20 janvier, à 1,050 fr., jouissance du 1er octobre 1853. On a versé 250 fr. de suite. 800 fr. seront versés ainsi qu'il suit : 200 fr. le 1er avril 1854 ; 200 fr. le 1er juin 1854 ; 200 fr. le 1er août 1854 ; 200 fr. le 1er octobre 1854, avec faculté d'escompte à 4 0/0 l'an.

STRASBOURG. — (Voir aux échanges de titres)

PARIS A ROUEN. — Emission de 1800 obligations de 1000 fr., remboursables à 1250 fr. en quinze annuités, et portant 50 fr. d'intérêt par an.

L'émission est faite au pair, soit au prix de 1000 fr. par obligation, dont 250 fr. payables en souscrivant.

Les autres versements se feront ainsi :

250 fr. le 15 mai 1854 ;
Id. le 15 août 1854 ;
Id. le 15 novembre 1854.

Le premier coupon, 5 0/0, sera payé le 1er décembre 1854.

La préférence est réservée pour cette souscription, jusqu'au 15 février, à MM. les actionnaires de la Compagnie de Rouen.

## PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

CAISSE ET JOURNAL DES CHEMINS DE FER. — Depuis le 2 janvier 1854, paiement du 1er coupon d'intérêt (10 fr. par action) dans les bureaux de la Société, rue Richelieu, 85.

ORLÉANS. — Premier et deuxième emprunts. Depuis le 2 janvier 1854, paiement des intérêts semestriels, 25 fr. par obligation, rue Drouot, 4. Paiement des 7 fr. 50 de l'intérêt semestriel des titres définitifs échu en janvier.

NORD. — Paiement du coupon de 16 fr. par action, et 7 fr. 50 par obligation, depuis le 2 janvier 1854.

STRASBOURG.—Depuis le 1er janvier le coupon des obligations de l'emprunt de 3,300,000 fr. de Montereau, est payé de onze à trois heure, rue et place de Strasbourg, à la Compagnie ; on est prié de présenter cette fois les *titres mêmes*, afin que ces titres puissent être vérifiés et reconnus par la Compagnie cessionnaire.

PARIS A LYON. — Depuis le 2 janvier 1854, on paie, rue de Provence, 47, le 3e coupon de dividende représentant seulement l'intérêt semestriel à 5 0/0 sur 250 fr. versés (soit 6 fr. 25 par action).

MÉDITERRANÉE. — Paiement depuis le 2 janvier 1854, du coupon d'intérêt 7 fr. 50 des obligations 3 0/0, échu le 1er janvier 1854 ; à Marseille, à la gare ; à Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux ; à Paris, 23, rue Laffitte.

Les porteurs de l'emprunt de 30 millions d'Avignon à Marseille qui n'ont point opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions du chemin de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échu le 1er janvier 1854, est payé, depuis le 2 janvier, dans les bureaux de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, n° 23 ; à Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 12 ; à Marseille, à la gare.

OUEST.—Depuis le 1er janvier 1854, paiement des coupons de 25 fr. des obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite).

PARIS A CAEN ET CHERBOURG. — A dater du 8 janvier 1854, paiement des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853 (soit 2 fr. par action), rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures. (*Voir* aux versements.)

STRASBOURG A BALE.—Depuis le 31 décembre, paiement du coupon du deuxième semestre des obligations de Wissembourg.

LYON A GENÈVE. — Rue Laffitte, 23, depuis le 6 janvier 1854, paiement des intérêts du premier et du deuxième versement de 1853, fixé à 4 fr. par action libérée de 200 fr., sur la présentation des titres, à Paris, 23, rue Laffite ; sur dépôt des titres, à Londres, Capel-Court ; à Genève, 9, Corvaterie ; à Lyon, au syndicat des agents de change.

DIJON A BESANÇON. — Le 2e coupon d'intérêt, fixé à 6 fr. 75 c. par action, est payé depuis le 1er janvier 1854, à Paris, rue Taitbout, 52 ; à Besançon, Grande-Rue, 72.

SAINT-ÉTIENNE A LA LOIRE. — Le paiement des intérêts a lieu depuis le 1er janvier 1854 :

A Paris, chez M. Boignes et Ce, rue des Minimes, 14 ;

A Lyon, chez M. Delahante, receveur général ;

A la Terrasse, près Saint-Etienne, à la caisse de la Compagnie.

Les obligations de l'emprunt de 300,000 fr. nos 21, 34, 97, 125, 136, 154, 204, 205, 210, 216 et les obligations de l'emprunt de 600,000 fr. nos 7, 42, 100, 112, 139, 153, 259, 328, 414, 454, 567, 582, tirées le 10 avril 1853, sont remboursées depuis la même époque.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. — (*Voir* aux appels de fonds).

CHEMIN DE FER DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE. — Le coupon semestriel d'intérêt à 4 0/0 l'an, soit 5 fr. par action sur 250 fr. versés, plus les intérêts des 1er juin et 1er juillet sur les 150 fr. appelés le 1er juin, soit 50 c., est payé depuis le 2 janvier 1854, à Paris, place Vendôme, à la caisse générale de la Société du Crédit mobilier ; à Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allée de Tourny, 33 ; à Toulouse, chez MM. J. et P. Vigneric et Ce.

MINES DE LA LOIRE. — Le 5 février, paiement du coupon de 25 francs des obligations, à Paris et à Lyon, à la caisse, chez Odier, à Genève.

CRÉDIT MOBILIER. — Depuis le 1er janvier 1854, distribution de 2 1/2 0/0 sur les sommes déjà versées, soit 9 fr. par action, place Vendôme, 15.

CRÉDIT FONCIER. — Distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action, de 10 à 3 heures, depuis le lundi 2 janvier 1854, rue Taitbout, 57.

BANQUE DE FRANCE. — Le dividende du deuxième semestre de 1853 est fixé à fr. 84 par action. Il est payé à bureau ouvert, depuis le 2 janvier courant, sur l'émargement de MM. les actionnaires ou de leurs fondés de pouvoir. On devra présenter les titres.

COMPTOIR NATIONAL D'ESCOMPTE. — Paiement de l'intérêt 3 0/0, soit 15 fr., à partir du 2 janvier 1854.

COMPAGNIE DES EAUX. — (Voir aux échanges de titres.)

## ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 23 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

ANDREZIEUX A LA LOIRE. — Échange des actions contre des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, depuis le 2 janvier 1854, rue Neuve-de-l'Université, 18, de dix à trois heures.

SAINT-ÉTIENNE A LA LOIRE. — Échange des actions contre des obligations de la Compagnie de jonction de Rhône et Loire, depuis le 26 décembre 1853.

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL. — (*Voir* aux appels de fonds.)

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX. — Echange des titres provisoires, rue Basse-du-Rempart, 50, à Paris, de dix à deux heures, depuis le 16 janvier 1854 ; en même temps, on paiera les intérêts 4 0/0 échus au 31 décembre 1853.

Pour opérer le dépôt des titres, se présenter soi-même ou donner une autorisation dont le modèle est à la disposition des actionnaires dans les bureaux de la Compagnie.

Le bureau des transferts sera ouvert de 10 heures à 3 heures à partir du 25 janvier.

## AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

ORLÉANS. — Les 525 actions sorties au tirage du 13 décembre portent les numéros suivants : 110,601 à 110,700, — 162,301 à 162,400, — 203,601 à 203,625, — 218,801 à 218,900, — 231,201 à 231,300, — 250,901 à 251,000.

Les 95 obligations de 1er emprunt (1842) de 1,250 fr. portent les numéros 1,301 à 1,395.

Les 20 obligations du 2e emprunt (1848) de 1250 fr. portent les numéros 3,291 à 3,300, — 3,611 à 3,620.

Remboursement depuis le 2 janvier 1854, rue Drouot, 4.

ROUEN AU HAVRE. — Rue d'Amsterdam, 11, depuis le 2 janvier 1854, remboursement à 1,250 fr des nos 3,601 — 3,645 — 3,669 — 3,679 — 3,687, des obligations de 5 millions du 1er octobre 1848.

SAINT-ÉTIENNE A LYON. — Remboursement depuis le 1er janvier 1854 des obligations tirées au sort le 26 novembre.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — Remboursement des 434 obligations sorties au tirage du 24 décembre.

C. DEVINA.

# ACTES OFFICIELS.

### Chemin de fer de Strasbourg.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Digitized by Google

Vu notre décret du 17 août 1853 qui approuve la convention passée le même jour entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, ladite convention portant, d'une part, concession à cette Société :

1° D'un chemin de fer de Paris à Mulhouse, passant par ou près Nogent-sur-Seine, Troyes, Chaumont, Langres, Vesoul et Belfort, avec embranchement sur Coulommiers ;

2° D'un chemin de fer de Nancy à Gray, par Epinal et Vesoul ;

3° D'un chemin de fer de Paris à Vincennes et Saint-Maur ;

Et d'autre part approuvant :

La réunion à la concession du chemin de fer de Paris à Strasbourg, de celles des chemins de Montereau à Troyes et de Blesmes à Gray, réunion réalisée par traités des 6 août et 23 juillet 1853 ;

Vu les ratifications données :

Par l'assemblée générale du chemin de fer de Paris à Strasbourg, le 28 septembre 1853 ;

Par les assemblées générales des chemins de fer de Montereau à Troyes et de Blesmes à Gray, le 29 septembre 1853 ;

Vu les modifications proposées aux statuts de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, dans l'assemblée générale précitée des actionnaires, en date du 28 septembre ;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les modifications aux statuts de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg sont approuvées telles qu'elles sont contenues dans l'acte passé le 16 janvier 1854, devant Me Foucher et Ducloux, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des Lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires du département de la Seine.

Fait au palais des Tuileries, le 21 janvier 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

*Le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

P. MAGNE.

---

## Chemin de fer d'Orléans.

La justice est au-dessus de la critique comme de l'éloge. Nous ne croyons pas cependant blesser les convenances en exprimant la vive satisfaction que nous avons éprouvée à la lecture de l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Poitiers qui réforme et annule le jugement du Tribunal correctionnel condamnant à deux ans, un an et six mois de prison MM. de Crèvecœur, Landré et Leroy, employés de la Compagnie d'Orléans, comme ayant occasionné par leur faute l'accident de Saint-Benoist.

L'opinion des hommes les plus compétents dans le service des chemins de fer était parfaitement conforme à l'arrêt de la Cour d'appel. C'était avec une douloureuse surprise qu'on avait vu la condamnation des inculpés. Nous ne doutons pas que le sentiment public n'applaudisse à une décision qui rend à l'industrie des chemins de fer et à leur famille des employés aussi dévoués qu'habiles, et qui sauront justifier, en redoublant de zèle, la justice que leur a rendue la Cour de Poitiers.

F. SOLAR.

Voici le texte de l'arrêt de la Cour d'appel de Poitiers :

En ce qui concerne les prévenus de Crèvecœur, Landré et Leroy,

Attendu que la prévention n'est pas établie ;

La Cour, faisant droit à leur appel, dit qu'il a été mal jugé ; réformant et faisant ce que les premiers juges auraient dû faire, déclare lesdits prévenus acquittés de la plainte portée contre eux, dont ils sont renvoyés sans dépens.

En ce qui concerne de Sassenay :

Attendu que, par trois dépêches successives, il avait été informé que le train de marchandises 102 s'avançait vers Poitiers, et qu'il devait marcher sans qu'aucun point d'arrêt ou de croisement lui eût été indiqué nulle part, jusqu'à 4 heures 45 minutes ;

Que, malgré ce triple avis, reçu par lui sans protestation, il ne s'en est pas moins décidé, à 4 heures 20 minutes, à faire partir le train de voyageurs 9-14, dans la direction de Bordeaux, le lançant ainsi, par une imprudence inqualifiable, au devant du train 102, contre lequel il est bientôt allé se briser ;

Que cette imprudence est la seule et véritable cause du déplorable accident arrivé à Saint-Benoist ;

Relativement à la peine et à la contrainte par corps, de même qu'au recours exercé contre le directeur de la Compagnie comme civilement responsable :

Adoptant les motifs et le dispositif du jugement,

La Cour, sans s'arrêter à l'appel *à minimâ* interjeté par le ministère public, dit qu'il a été bien jugé, mal et sans griefs appelé ; ordonne que le jugement dont est appel sortira son plein et entier effet ;

Condamne le directeur de la Compagnie, comme civilement responsable, aux dépens, et fixe la durée de la contrainte par corps à cinq ans.

---

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

*Assemblée générale des Actionnaires du 25 janvier 1854.*

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Nous vous avons convoqués en assemblée générale extraordinaire pour soumettre à votre approbation le traité de cession, à la Compagnie du chemin de fer de l'Est, de notre ligne de Strasbourg à Bâle, avec son prolongement sur Wissembourg.

Avant de vous faire connaître les conditions auxquelles nous avons cru devoir signer cette cession, permettez-nous de vous exposer, par un résumé succinct, les phases de la négociation que nous avons été dans le cas de suivre pour arriver à la conclusion de cette affaire.

Dans notre rapport à l'assemblée générale ordinaire du 31 mars 1853, nous vous disions que, parmi les questions qui, dans un avenir prochain, devaient préoccuper le plus vivement votre Compagnie, nous placions en première ligne la concession du chemin de fer de Besançon à Mulhouse.

Nous vous faisions connaître en même temps que des études complètes de ce chemin avaient été faites par nos soins, et que nous étions parfaitement en mesure de donner suite à nos démarches auprès du gouvernement pour nous charger de la construction et de l'exploitation de cette nouvelle ligne, en l'ajoutant à notre concession, comme déjà nous y avions ajouté, au mois de février 1852, le prolongement vers la frontière bavaroise.

En effet, Messieurs, à partir de l'assemblée générale que nous venons de rappeler, et dans laquelle vous avez donné à votre Conseil d'administration l'autorisation de concourir à la création du chemin de fer de Mulhouse à Besançon et à toutes combinaisons s'y rattachant, soit par voie de soumission directe, soit dans tout autre système, nos démarches auprès du gouvernement pour atteindre ce but ont été incessantes.

Dès le 11 avril 1853, nous adressions à M. le ministre des travaux publics une première soumission formulant les conditions auxquelles nous nous chargions de la construction et de l'exploitation de cette ligne.

Plus tard, de nouvelles propositions ont été soumises par nous, d'abord séparément pour le compte de notre Compagnie, ensuite de concert avec celle de Dijon à Besançon à laquelle nous nous étions rattachés dans un intérêt de conservation commune, et que nous considérions comme ayant le plus de chances de réussite parmi les nombreux concurrents qui se présentaient pour obtenir cette concession.

Malheureusement, tous nos efforts, toutes nos démarches, soit isolées, soit collectives, pour faire prévaloir le système que nous soutenions, n'ont pu aboutir, par suite d'une combinaison présentée par la Compagnie de Paris à Strasbourg, et qui tendait à concentrer en ses mains le réseau entier des chemins de fer de l'Est.

Le gouvernement a dû naturellement être frappé de ce que ce projet, par son ensemble, pouvait présenter de vraiment utile dans l'intérêt général du pays.

Renvoyé à l'examen de la Commission consultative des chemins de fer, il a été l'objet d'une discussion des plus approfondies.

Digitized by Google

Les parties intéressées ont été successivement et à différentes reprises appelées à s'expliquer et à défendre leurs intérêts devant les hommes éminents qui composent cette Commission.

Votre Conseil d'administration, Messieurs, a la conscience d'avoir, en cette circonstance, fait ce qui dépendait de lui pour sauvegarder les intérêts de notre Compagnie et maintenir son individualité.

Mais la question avait pris des proportions contre lesquelles les efforts d'une Compagnie de second ordre, comme la nôtre, devaient venir forcément se briser.

Cette situation fut comprise par nous, et, dès-lors, nous n'hésitâmes pas à entamer avec la Compagnie de Paris à Strasbourg, et ce par l'intermédiaire même du gouvernement, des pourparlers pour la cession du chemin de Strasbourg à Bâle avec son prolongement sur Wissembourg.

La négociation, commencée vers la fin du mois de juin dernier, s'est prolongée jusque dans les premiers jours du mois d'août; nous avons dû la rompre, car les propositions qui nous étaient faites par la Compagnie de Paris-Strasbourg, et qu'elle indiquait comme un ultimatum de sa part, ne nous paraissaient pas acceptables pour le rachat de nos lignes.

L'offre se bornait à cette époque à une annuité de 17 fr. 50 c. sans amortissement, à attribuer à chacune de nos actions.

C'est dans cette situation que parut au *Moniteur* le décret du 17 août dernier, constituant le réseau des chemins de fer de l'Est au profit de la Compagnie Paris-Strasbourg.

La position qui nous était faite par cet acte devait, dans notre opinion, avoir pour l'avenir de notre Compagnie les conséquences les plus graves.

D'une part, notre exploitation se trouvait enlacée depuis Mulhouse jusqu'à Strasbourg par la concession des lignes de Paris à Mulhouse et de Paris à Strasbourg, accordée à une seule et même Compagnie, qui pouvait ainsi, toutes les fois qu'elle le jugerait utile à ses intérêts particuliers, nous imposer des conditions onéreuses pour les transports amenés par elle à destination de l'un des points desservis par notre parcours.

D'autre part, l'éventualité de construction d'un chemin houiller entre Cocherey et Sarrebourg, inséré dans le même décret du 17 août, devenait une menace incessante pour nous, car le jour où il s'exécuterait, notre prolongement sur Wissembourg perdait le transport des houilles de Sarrebruck vers l'Alsace, c'est-à-dire l'un des éléments principaux de son trafic.

Mais là ne s'arrêteraient pas encore les embarras que venait nous créer la nouvelle concession.

Le décret du 17 août substitue la Compagnie de Paris-Strasbourg dans les droits, actions privilèges ou hypothèques résultant pour l'État des différentes lois qui règlent 1° le prêt de francs, 12,600,000 fait, le 15 juillet 1830, à la Compagnie de Strasbourg à Bâle, et 2° la garantie de 4 0/0 qui nous a été accordée par le décret du 25 février 1852 sur le capital employé à la construction de notre prolongement sur Wissembourg.

Il y avait pour les deux Compagnies, dans cette double subrogation, une position susceptible d'amener entre elles des conflits d'intérêts excessivement compliqués et fâcheux.

Les arrangements intervenus depuis, et que nous venons aujourd'hui soumettre à votre sanction, nous permettent de relater simplement cette partie importante du décret du 17 août 1853; nous nous abstiendrons de discuter les droits que la Compagnie de Paris-Strasbourg paraissait vouloir faire ressortir pour elle de ces stipulations, et sur l'extension desquels nous sommes loin de partager son appréciation.

Vous comprendrez facilement, Messieurs, qu'en présence de faits d'une semblable gravité qui se produisaient, nous ne craignons pas de le dire, d'une manière inattendue pour nous, votre Conseil d'administration a dû se préoccuper immédiatement des moyens de parer le grave préjudice qui pourrait résulter pour notre Compagnie de la situation d'isolement et presque de dépendance dans laquelle le décret du 17 août venait de la placer.

Ainsi que nous avons eu l'honneur de vous le faire connaître plus haut, la négociation pour la cession de nos lignes à la Compagnie de Paris-Strasbourg, après avoir été suivie pendant près de deux mois, avait été rompue au commencement du mois d'août, à la suite d'une offre de rachat posée comme ultimatum et considérée par nous comme inacceptable.

Le décret du 17 août devait nous laisser peu d'espoir de voir la Compagnie de Paris-Strasbourg améliorer ses propositions.

C'est à ce moment que la Compagnie de Dijon à Besançon, avec laquelle nous avions déjà précédemment pris certains arrangements pour soumissionner d'accord, auprès du gouvernement, le chemin de Besançon à Mulhouse, vint nous faire de nouvelles ouvertures.

Avant de vous faire connaître, Messieurs, les diverses phases de la négociation qui en fut le résultat, il devient nécessaire de rappeler ici que le gouvernement, tout en accordant à la Compagnie de Paris-Strasbourg la concession de l'ensemble du réseau de l'Est, avait cependant cru devoir excepter des lignes qui y étaient comprises, celle se dirigeant de Besançon vers Mulhouse.

La concession de cette dernière avait été accordée par un décret portant également la date du 17 août dernier, à la Compagnie de Dijon à Besançon.

C'était par le fait même, donner raison aux système que nous avions toujours soutenu, c'est-à-dire la constitution d'une ligne séparée et spéciale formant le dernier anneau du grand chemin de la Méditerranée au Rhin.

C'était aussi, nous devions au moins le croire, indiquer qu'un rapprochement entre la Compagnie de Dijon à Besançon, avec prolongement vers Mulhouse, et celle de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg, pouvait, dans de certaines conditions, obtenir l'assentiment de l'Etat.

Forts de cette conviction, nous n'hésitâmes pas à accueillir les ouvertures qui nous étaient faites.

Une négociation fut engagée, et, au bout de peu de jours, c'est-à-dire le 26 août, les deux conseils d'administration signèrent le traité de fusion qui constituait entre les mains d'une seule Compagnie la ligne de Dijon à Wissembourg.

Les conditions principales de ce traité ont été publiées dans le temps par la voie des journaux et affichés à la Bourse. Il n'est donc pas nécessaire de les rappeler ici.

L'opération qui venait d'être ainsi consommé nous paraissait avantageuse pour les deux Compagnies; nous pouvions dès lors avoir la certitude de la voir ratifiée par leurs assemblées générales qui furent immédiatement convoquées pour le 28 septembre suivant.

Quant à l'approbation supérieure, elle fut réclamée dès le lendemain de la signature du traité dans une lettre adressée séparément par chacune des Compagnies fusionnées.

Ces lettres furent suivies, de notre part, comme de la part de la Compagnie de Dijon à Besançon, de nombreuses démarches auprès de M. le ministre des travaux publics, qui nous communiqua, sous la date du 13 septembre, la décision du gouvernement dans les termes que nous croyons devoir relater textuellement ci-après:

« Paris, le 13 septembre 1853.

» *A MM. les Administrateurs du chemin* » *de fer de Strasbourg à Bâle.*

» Messieurs,

» Vous m'avez l'honneur de me donner connaissance d'un traité de fusion que vous avez passé avec la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Dijon à Belfort, pour la réunion de ce chemin avec celui de Strasbourg à Bâle.

» J'ai l'honneur de vous informer que le gouvernement n'a pas reconnu l'opportunité de ce traité, et ne croit pas devoir donner son assentiment à la fusion projetée entre les deux Compagnies. »

Tous nos efforts pour faire revenir M. le ministre de cette décision furent inutiles; il ne nous restait qu'à nous y soumettre, à annuler définitivement les conventions faites avec la Compagnie de Dijon à Besançon, et à contremander l'assemblée générale de nos actionnaires.

Nous étions donc, vers la fin du mois de septembre dernier, replacés dans l'état d'isolement dont nous vous avons signalé plus haut les dangers, lorsque M. le ministre des travaux publics, appréciant, sans doute, combien une pareille situation pouvait, dans un avenir très-prochain, devenir préjudiciable aux intérêts de notre Compagnie déjà si peu favorisée dans le passé, voulut bien intervenir de nouveau, afin de renouer entre nous et la Compagnie de Paris-Strasbourg, les négociations rompues au mois d'août, par suite des offres trop réduites qui nous avaient été faites à cette époque.

Notre position financière fut, de la part du gouvernement, l'objet d'un nouvel examen, et la Compagnie de Paris-Strasbourg invitée à faire tout ce qui était dans les limites du possible pour arriver à la conclusion définitive de cette affaire.

Des pourparlers furent alors repris avec la Compagnie Paris-Strasbourg. Commencés dans les premiers jours du mois d'octobre, ils se prolongèrent pendant près de trois mois, et ce n'est que vers la fin de décembre que les parties tombèrent définitivement d'accord sur les clauses et conditions de la cession.

Cet accord fut constaté le 26 décembre dans le cabinet de M. le directeur général des chemins de fer, que M. le ministre avait chargé d'être l'intermédiaire de la négociation, et auquel nous devons témoigner ici toute notre reconnaissance pour sa bienveillante et efficace intervention.

Le surlendemain, c'est-à-dire le 28 décembre, les deux Conseils d'administration signèrent le traité de cession dont nous avons à vous donner connaissance, et qui est libellé comme suit:

« Entre la Société anonyme du chemin de fer de Paris à Strasbourg, dont le siège est à Paris, rue et place de Strasbourg, représentée par MM. Ségur, duc de Galliera, Dubouchet, d'Hervey, Jayr et Roux,

» Agissant en leurs qualités d'administrateurs, membres du Comité de ladite Société, d'une part;

Digitized by Google

» Et la Compagnie anonyme du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, avec prolongement de Strasbourg à Wissembourg, représentée par MM. David, Perroty, Gibert, Girard et de La Gravière, d'autre part ;

» Il a été dit ce qui suit :

EXPOSÉ.

» La Compagnie anonyme du chemin de fer de Strasbourg à Bâle est concessionnaire de cette ligne, en vertu d'une loi du 6 mars 1838. Elle a, de plus, entrepris l'exploitation du chemin de fer de Mulhouse à Thann, pour toute la durée de sa concession, par suite d'un traité passé avec la Compagnie concessionnaire, le 3 juillet 1841, et révisé plus tard par un acte en date du 9 septembre 1849.

» Par une loi en date du 15 juillet 1840, l'Etat a accordé à la Compagnie de Strasbourg à Bâle un prêt de 13 millions 600,000 francs, dont les conditions primitives, en ce qui concerne l'amortissement et les intérêts à desservir, ont été modifiées par la loi de concession du chemin de fer de Strasbourg à Wissembourg, dont il sera parlé ci-après.

» Le capital social de la Compagnie de Strasbourg-Bâle et le prêt sus-mentionné de l'Etat, n'ayant pas été suffisants pour achever complétement la ligne, et notamment pour assurer son entrée dans l'intérieur des deux villes de Bâle et de Strasbourg, la Compagnie a contracté, sous la date du 11 juillet 1843, un emprunt de 3 millions, remboursable par quarante-sept annuités, dont la première a été payée le 1er octobre 1845.

» C'est dans cette situation que la Compagnie de Strasbourg-Bâle a obtenu, par décret du 25 février 1852, la concession de son prolongement de Strasbourg vers la frontière bavaroise, près Wissembourg. Cette concession lui a été accordée par l'Etat avec une subvention de 3 millions et une garantie d'intérêts de 4 0/0 pendant les cinquante premières années de l'exploitation, sur les sommes employées par elle pour l'établissement de ce chemin en sus de ladite subvention, sans toutefois que le capital auquel s'appliquera cette garantie puisse excéder 10 millions, tant que le chemin sera exploité sur une seule voie, et 12 millions lorsque les deux voies seront posées.

» Le capital nécessaire à la construction du chemin de fer de Strasbourg à Wissembourg a été constitué en obligations de la Compagnie de Strasbourg-Bâle, dont 10 millions sont émis et 2 millions restent en portefeuille.

» La même loi de concession du chemin de Wissembourg a fixé, ainsi qu'il est relaté plus haut, les nouvelles conditions pour le prêt de 13,600,000 fr. fait par l'Etat à la Compagnie de Strasbourg-Bâle, le 15 juillet 1840.

» L'amortissement de ce prêt a été réparti sur les années restant à courir de la concession, par une annuité réduite à 18,635 fr.

» Quant à l'intérêt à desservir sur ledit prêt, il a été stipulé qu'il serait remplacé par une participation, en faveur de l'Etat, dans les produits de l'exploitation, réglée de la manière suivante :

» Après prélèvement de toutes les charges sociales, il est attribué, par privilége, aux actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, à 0/0 sur leur mise de fonds, soit 14 fr. par action de 350 fr.

» Le surplus des produits de l'exploitation est réparti comme suit, concurremment entre l'Etat et la Compagnie :

» 1° Aux actionnaires, un tiers, et à l'Etat, deux tiers, jusqu'à ce qu'il soit intégralement couvert des 504,000 fr. formant l'intérêt de son prêt ;

» 2° L'excédant par moitié entre l'Etat et les actionnaires.

» En dernier lieu est intervenu le décret du 17 août 1853, constituant le réseau des chemins de fer de l'Est. L'Etat a imposé à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg, devenue concessionnaire de ce réseau, l'obligation :

» 1° De lui rembourser les 12,600,000 fr., montant du prêt fait à la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, par la loi du 15 juillet 1840, et ce, moyennant subrogation dans les droits, actions, priviléges ou hypothèques qui résultent pour l'Etat vis-à-vis de ladite Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, soit de la loi précitée, soit des conventions intervenues ultérieurement, et notamment des art. 67 et 68 du cahier des charges, annexé au décret du 25 février 1852 ;

» 2° De couvrir l'Etat des engagements qu'il a pris vis-à-vis de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, pour la garantie de 4 0/0 d'intérêts sur le capital employé par cette dernière à la construction du chemin de Strasbourg à Wissembourg, en sus de la subvention de 3 millions.

» L'ensemble de cette situation, telle qu'elle vient d'être exposée, ayant amené les deux Compagnies de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle à examiner s'il n'était pas préférable d'arriver à une fusion complète de leurs intérêts si étroitement liés, et par leurs rapports généraux d'exploitation, et plus encore par la position particulière qui leur est faite par le décret du 17 août 1853, cet examen a eu pour résultat la conclusion de la convention suivante :

» Art. 1er. La Compagnie de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg fait cession à la Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg, des deux concessions qui lui appartiennent, telles qu'elles se poursuivent et se comportent avec tous les droits, priviléges et avantages y attachés, ensemble tout ce qui constitue son actif mobilier et immobilier, tous ses droits, actions, raisons ou prétentions, sans aucune exception ni réserve.

» La Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg prendra, de son côté, à sa charge, tout le passif et tous les engagements de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle et à Vissembourg, aux obligations de laquelle elle est substituée sans aucune réserve.

» La Compagnie de Strasbourg-Bâle a donné connaissance à la Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg des conventions passées entre elle et la Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann.

» Art. 2. Le prix de cette cession est fixé comme suit :

» La Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg remettra aux actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg-Bâle, en échange de leurs titres actuels, des obligations de 500 fr. chacune, portant 25 fr. d'intérêts annuels (12 fr. 50 par semestre), avec jouissance du 1er décembre 1853, remboursables à 650 francs en 99 ans, suivant le tableau d'amortissement ci annexé.

» Cet échange aura lieu à raison de trois obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg, pour quatre actions non amorties de la Compagnie de Strasbourg-Bâle. Les 230 actions de jouissance de la Compagnie Strasbourg-Bâle qui ont remplacé pareil nombre d'actions amorties par le tirage du 31 mars 1853, seront remboursées par la Compagnie de Paris-Strasbourg, à raison de 200 fr. par action.

» Les actions échangées ou remboursées seront annulées.

» En sus du règlement ainsi stipulé, la Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg, paiera comptant, au moment de l'échéance des titres, une somme de 10 fr. 50 à chaque action de la Compagnie de Strasbourg-Bâle, non amortie.

» Art. 3. — La Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg, prend, à ses risques et profits, et ce, déjà, pour l'exercice 1853, l'exploitation du chemin de fer de Strasbourg-Bâle, et la construction de la ligne de Wissembourg.

» Elle accepte la situation matérielle et financière telle qu'elle ressort des derniers bilans et inventaires, ensemble des écritures courantes.

» En conséquence, et en raison des stipulations de l'art. 2 ci-dessus, tous les produits de l'exploitation de l'exercice 1853 lui demeurent attribués sans exception ni réserve.

» Art. 4. MM. les administrateurs de la Compagnie de Strasbourg-Bâle, ne pouvant être appelés à faire partie du Conseil d'administration de la Compagnie de Paris Strasbourg, s'engagent, pendant un délai qui ne pourra excéder trois années, à se réunir en comité chaque fois qu'ils en seront requis par le comité de direction de la Compagnie de Paris-Strasbourg, afin de lui donner tous avis et renseignements qui pourront lui être nécessaires.

» Ils auront droit à une rémunération dont le chiffre sera réglé par le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg.

» Art. 5. Il sera alloué, en outre, aux agents de la Compagnie de Strasbourg-Bâle, pour indemnité de la perte de leur position, par suite de la fusion des deux Compagnies, les sommes ci-après fixées, savoir :

» A M. Strohl, directeur, chef de l'exploitation, soixante mille francs ;

» A M. de Regel, ingénieur en chef, quinze mille francs.

» Quant au reste du personnel, il sera accordé, à titre d'indemnité, une année de leur traitement à tous ceux des employés en fonctions depuis le 1er janvier 1853, et qui ne seraient pas conservés, au moins pendant une année, par suite de suppression d'emploi.

» Quant aux employés nommés depuis le 1er janvier, leur indemnité sera égale au traitement qu'ils auront perçu antérieurement au présent traité.

» Art. 6. La présente convention ne sera définitive que lorsqu'elle aura été ratifiée par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de Strasbourg à Bâle, et approuvée par le gouvernement.

» Fait double à Paris, le 28 décembre 1853.

» Signé : Pour la Compagnie de Paris-Strasbourg :

» SÉGUR, duc DE GALLIERA, DUBOCHET, D'HERVEY, JAYR et ROUX ;

» Pour la Compagnie de Strasbourg-Bâle :

» DAVID, PERROTY, GIBERT, GIRARD, DE LA GRAVIÈRE. »

La lecture du document que nous venons de vous présenter nous dispense d'entrer dans de plus grands développements sur l'ensemble de l'acte pour lequel nous avons à réclamer votre approbation.

Digitized by Google

Nous nous bornerons à quelques observations sur les conditions principales qui y sont stipulées.

L'économie générale du système qui forme la base de cette convention est la même quecelle que nous avions déjà cru devoir adopter dans le traité passé au mois d'août dernier avec la Compagnie de Dijon à Besançon.

La Compagnie de Paris-Strasbourg se charge, à ses profits, risques et périls, etc., à partir déjà du 1er janvier 1853, de l'actif et du passif de celle de Strasbourg-Bâle, tels qu'ils existent et se comportent, sans aucune exception ni réserve, y compris l'exploitation du chemin de Mulhouse à Thann, conformément aux clauses et conditions des deux traités qui déterminent les droits et obligations de cette dernière Compagnie.

A l'occasion de cette dernière clause, nous devons vous faire part d'un incident qui vient de surgir il y a quelques jours seulement. La Société de Mulhouse à Thann a fait notifier au Conseil d'administration deux protestations : l'une tendant à faire réserve de ses droits pour l'exécution des traités faits avec elle ; l'autre, tendant à obtenir une sorte de révision des comptes établis et réglés entre elle et notre Compagnie. Ces protestations paraissent n'avoir aucune portée sérieuse, et ne sauraient, dans tous les cas, entraver la délibération que vous avez à prendre.

Pour régler le prix de la cession de nos lignes, il sera remis aux porteurs d'actions de la Compagnie de Strasbourg-Bâle, en échange de leurs titres actuels, des obligations de la Compagnie de Paris-Strasbourg, et ce, à raison de trois obligations pour quatre actions. Ces obligations porteront chacune 25 fr. d'intérêts, payables par semestre, avec jouissance du 1er décembre 1853. Elles sont remboursables en 99 annuités au taux de 650 fr. l'une. Il sera remis, de plus, à chaque action de Bâle non encore amortie en espèces, 10 fr. 50 c. au moment de l'échange.

Quant aux actions amorties, elles seront remboursées au taux de 200 fr. l'une.

L'échange de nos titres, ainsi que le paiement des 10 fr. 50 c. qui en forment le complément, aura lieu aussitôt après la ratification par l'État du traité de cession.

D'après ces stipulations, on doit fixer comme suit la valeur de cet échange :

L'action de Bâle est rachetée au moyen d'une annuité de 18 fr. 75 c. représentée par un capital avec prime de 30 0/0 au remboursement, soit, 487 50

Elle touche de plus en espèces :

| | | |
|---|---|---|
| Comptant, | 10 50 | |
| Et en anticipation de jouissance pour le mois de décembre 1853, | 1 56 | |
| | | 12 06 |
| Ce qui porte le montant du prix de rachat, dans cette hypothèse, à | | 499 56 |
| Si la valeur des obligations reçues en échange est calculée au cours de ces titres de la Compagnie de Paris-Strasbourg, à l'époque où le traité a été signé, c'est-à-dire 540 fr., l'annuité de 18 fr. 75 c. représente | | 405 » |
| En y ajoutant le paiement en *espèces* et l'anticipation de jouissance du mois de décembre sur les obligations, | | 12 06 |
| le prix de rachat est de | | 417 06 |

Mais ce qu'il convient surtout de faire ressortir, c'est le revenu fixe que la cession assure aux actions de la Compagnie de Strasbourg-Bâle. Ce revenu, que la Compagnie de Paris-Strasbourg, dans les négociations rompues au mois d'août, n'avait consenti à porter au maximum qu'à une simple annuité de 17 fr. 50 c. par action sans amortissement, est aujourd'hui de 18 fr. 75 c. avec amortissement et une une prime de 30 0/0 sur les obligations remises en échange. Il a été ajouté, de plus, 10 fr. 50 c. en espèces pour chaque action.

Ces chiffres constatent d'une manière certaine que la persévérance mise dans la négociation par votre Conseil d'administration a porté ses fruits.

C'est un résultat dont nous avons quelque droit de nous féliciter, d'autant que nous avons obtenu en même temps, pour ceux de nos agents et supérieurs dont les positions se trouvent forcément compromises par le traité de fusion, et pour notre personnel en général, des indemnités et des garanties par lesquelles il nous est permis de reconnaître de bons et anciens services.

Quant à votre Conseil d'administration, il s'est fait un devoir de se mettre à la disposition de la Compagnie de Paris-Strasbourg pendant tout le temps qui a été jugé nécessaire pour la transmission des affaires et les avis ou renseignements à fournir sur celles engagées par nous, notamment en ce qui concerne l'achèvement de la ligne de Wissembourg.

En vous présentant les détails de cette négociation et les résultats obtenus, nous avons à vous faire connaître, Messieurs, que le traité de cession de nos lignes à la Compagnie de Paris-Strasbourg n'est signé que par cinq administrateurs de notre Compagnie, deux de nos collègues, M. G. West, notre président, et M. Coquart, ayant donné leur démission, le premier aussitôt après la signature du traité passé avec la Compagnie de Dijon-Besançon, le second, le 5 décembre dernier.

En présence de l'éventualité d'une prochaine liquidation de notre traité, nous n'avons pas cru devoir faire usage du droit que nous donne l'art. 22 de nos Statuts, de les remplacer provisoirement.

Vous vous joindrez certainement à nous, Messieurs, pour exprimer à ces deux administrateurs nos remercîments, pour le concours et le dévoûment qu'ils ont apportés pendant bien des années à la gestion de votre entreprise, qui a été amenée à une liquidation à la fois honorable et profitable dans une juste mesure pour ses actionnaires.

Avant de terminer notre exposé, Messieurs, nous ne vous cacherons pas que, dans notre appréciation et surtout depuis que nous avions obtenu, en février 1852, notre prolongement sur Wissembourg, le remaniement de notre prêt de fr. 12,600,000 et le règlement de toutes nos anciennes difficultés avec l'Etat, l'avenir du chemin de Bâle semblait assuré dans son individualité.

Mais, ainsi que nous l'avons déjà *fait observer, le décret du 17 août* 1853 est venu modifier cette situation.

Nous avons donc la confiance, Messieurs, que vous voudrez bien ratifier la convention signée le 28 décembre dernier entre votre Conseil d'administration et celui de la Compagnie Paris-Strasbourg pour la cession à cette dernière Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle avec son prolongement sur Wissembourg.

Votre approbation audit traité de cession emportera de fait décharge pleine et entière de la gestion de votre Conseil d'administration.

Paris, le 25 janvier 1854.

## Nouvelles locomotives pour fortes pentes.

### CHEMIN DE FER DU SOEMMERING.

On sait que les nouvelles locomotives, construites d'après les indications du conseiller technique I. et R. Engerth, sont commandées pour le service sur le chemin de fer montagneux du Soemmering, et seront livrées par l'établissement John Cockerill, à Seraing, et par la fabrique de machines, à Esslingen. Quatre de ces locomotives, nommées *Kapellen* et *Murzsteg*, d'Esslingen; *Grunschacher* et *Wartenstein*, de Seraing, sont arrivées, et plusieurs courses d'essai ont eu lieu avec les machines *Kapellen* et *Grunschacher*. Les résultats obtenus sont extrêmement satisfaisants; nous nous bornerons aux courtes observations qui suivent.

Les deux locomotives ci-dessus ont transporté sans encombre, de Payerbach à Murzzuschlag et *vice versâ*, avec une vitesse à l'ascension de 2 1/2 à 1 1/2 mille (15 à 11 kilomètres) à l'heure, un poids de 2,500 à 3,000 quintaux poids brut, même par une température de 7 degrés Réaumur, et par un temps brumeux et défavorable. Depuis, une course de comparaison a eu lieu sur le Soemmering entre la locomotive *Grunschacher* et une locomotive à convoi de marchandises ordinaire de la plus grande force; il en est résulté que le *Grunschacher* a traîné sur toute la longueur du plan incliné un poids double avec une vitesse de 1,83 mille, tandis que la locomotive ordinaire, ne traînant que la moitié du poids, n'a accompli le trajet qu'avec une vitesse de 1,43 mille; qu'en second lieu la locomotive *Grunschacher* a économisé, comparativement à la consommation du bois de la locomotive ordinaire, 33 1/2 0/0 de combustible par unité de poids brut pour 1,000 quintaux, de Payerbach à Murzzuschlag.

Cette locomotive *Grunschacher* ayant donné des résultats si avantageux et si surprenants, en remorquant des convois de marchandises, il a été procédé ensuite à un essai avec un convoi ordinaire composé de cinq voitures à huit roues.

Le train a quitté Payerbach à 11 heures 10 minutes et est arrivé à Murzzuschlag à 12 heures 39 minutes, ayant, par conséquent, accompli tout le trajet, long de près de 1 3/4 milles, en 1 heure 29 minutes, y compris les temps d'arrêt dans les stations; le parcours réel a pris 1 heure 16 minutes. La vitesse moyenne du convoi sur tout le parcours de 2,9 mille, sur le plan ascendant de Payerbach au principal tunnel, a été de 1 milles, à la descente de la montagne du tunnel principal, à Murzzuschlag, de 3 1/2 milles, c'est-à-dire qu'elle a été égale à la moyenne ordinaire de la marche sur les chemins de fer horizontaux.

A Murzzuschlag, la locomotive *Grunschacher* a pris un convoi de marchandises de huit wagons couverts à huit roues et une voiture de voyageurs du poids total de 2,850 quintaux; d'après la règle en usage sur le chemin de fer du Sud de l'État, cette charge doit être considérée comme 3,208 quintaux de poids transporté, la température étant de 5 degrés Réaumur. Le convoi a quitté Murzzuschlag à 2 heures, et a parcouru en 47 minutes la distance de 1,3 mille jusqu'à la station Stienhaus, donc avec une rapidité moyenne de 1,68 mille à l'heure.

Digitized by Google

## Forges.

SAINT-DIZIER, 19 JANVIER.

La politique d'Orient a exercé depuis quelques jours une influence directe sur le marché de la fonte. Offert de tous côtés, cet article tendait à la baisse, malgré les efforts de quelques producteurs cherchant à maintenir les prix entre 155 à 160 fr.; cette semaine, les craintes de guerre qui se sont renouvelées ont ramené l'inquiétude, et ceux mêmes qui conservaient au cours sa plus grande fermeté, n'ont plus soutenu leurs prétentions. Le marché important a été traité à 155 fr.; un autre, d'une importance assez grande aussi, a été fait à 150 fr.; pour plusieurs petits marchés, les prix ont varié et ont été de 150, 152 50 et 155 fr., le tout rendu à Saint-Dizier.

Le prix du jour est de 150 fr.; quelques consommateurs demandent de nouvelles concessions, mais sans être écoutés. On attribue cette baisse à un moment de panique. La situation peut se résumer en ces quatre mots : paix et hausse, guerre et baisse.

Dans une réunion qui a eu lieu à Joinville samedi dernier, les maîtres de forges, producteurs de fers battus à la houille, ont fixé le prix de leurs produits rendus à Saint-Dizier, à 335 fr. pour Paris et 340 fr. pour la province. Le maintien sérieux de ces prix arrêtera sans doute la baisse dont ces fers étaient menacés.

Un correspondant nous informe ce matin du résultat de la réunion dont nous venons de parler. La morte saison touche à sa fin, dit-il, et les commandes qui vont arriver imprimeront sans doute un mouvement favorable. Quelques spéculateurs, ajoute-t-il, répandent le bruit que sous peu les fontes seront à 140 fr.; on doit contester toute baisse nouvelle, aucune vente n'a été faite au-dessous de 150 fr. les 4000 kil.

La fonte pour fusion est sans demande, cours nominaux.

Les fers laminés sont encore dans la même position; on vend toujours 330 et 335 fr.

Le fil à clous a été placé à 70 et 72 fr. les 100 kil. On a reçu quelques commandes.

PARIS.

Semaine calme. Le dénouement de la question d'Orient décidera des affaires et des prix. Les détenteurs s'empresseraient de vendre si la demande reprenait, mais les acheteurs se tiennent sur la réserve. La position est dans la même situation; on parle d'établir un nouveau tarif pour raller les vendeurs en baisse. — Les métaux proprement dits ont eu encore une vente régulière aux prix anciens. Les cuivres, par suite du maintien des prix de Londres, restent dans la même position.

*Cote des métaux*, Paris, 16 janvier :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Cuivre | d'Angleterre, | 325 | 330 |
| | de Russie, | 330 | 340 |
| | laminé rouge, | 355 | » |
| | laminé jaune, | 320 | » |
| Etain | anglais, | 350 | » |
| | du Pérou, brillant, | 315 | » |
| | terne, | 296 | » |
| | Banca brillant, | 350 | » |
| | des détroits, | 335 | » |
| Tôle | des Ardennes fer fort, | 54 | 60 |
| | des Vosges, | 60 | 65 |
| | de Berry, | 75 | » |
| | anglaise, | 48 | » |
| | id. fine à tuyaux, | 52 | » |
| Fonte | française, | 21 | » |
| | anglaise, | 26 | 27 |
| | écossaise, | 23 | » |
| Plomb | de France raffiné, | 69 | » |
| | d'Espagne, | 68 | » |
| | d'Angleterre, | 70 | » |
| | laminé, | 73 | » |
| Zinc | brut de Silésie, | 65 | » |
| | Vieille-Montagne, | 66 | » |
| | laminé, | 73 | » |

Saint-Dizier, 20 janvier :

Les nouvelles du théâtre de la guerre n'étaient pas de nature à relever la physionomie du marché. Elles ont été d'un grand poids sur les affaires; des acheteurs, craignant de s'être trop avancés, ont annulé les propositions qui n'avaient pas été acceptées dans un court délai. Aussi la semaine a été plus calme.

On cite deux nouvelles acceptations de fonte aux conditions des dernières ventes, de 150 à 156 fr. — La fonte pour deuxième fusion ne reçoit aucune commande. — En fers laminés, on ne cite aucune affaire marquante, quelques petites parties ont été acceptées à 330 fr. — Les ordres pour les fers battus à la houille sont toujours extrêmement limités et se bornent aux besoins pressants; cependant les fabricants espèrent une bonne reprise. Si les laminés continuent à soutenir le prix de 330 fr., la préférence pourrait être donnée aux fers martelés. — Les usines fabriquant les fers battus au bois sont privées de demandes au point que quelques-unes ont été mises en chômage pendant longtemps. Aujourd'hui on les obtient les demi-roches au bois à 330 et 335 fr., prix des fers à la houille. — Le fil de fer à clous obtenu au charbon de bois est à 70 fr. les 1,000 kilog. — Le fil clair, dit quincaillier a été placé en petite quantité à 1 fr. 10 c. la botte de 5 kilog.

PARIS.

La situation d'une place est l'image de toutes les autres. Partout on est dans une attente que justifie pleinement la gravité des dernières dépêches reçues d'Orient. Pour vendre ou acheter, on diffère jusqu'à leur confirmation.

Des nouvelles rassurantes donneraient une impulsion sensible aux affaires. Avec la paix, la baisse ou le maintien de cours sérieux; avec la guerre, baisse inévitable.

En ce qui concerne les métaux, la situation n'est pas mauvaise. Le cuivre est recherché, particulièrement le cuivre rouge, à 345 et 350 fr. le jaune se maintient à 320 fr. — Le plomb est en voie de baisse sur toutes les places; on le cote cependant encore ainsi : plomb de France et d'Espagne, 68 fr.; le laminé, 73 fr. — L'étain est celui de tous les métaux qui est le mieux tenu, même avec des prix en faveur; étain anglais 350 fr., Pérou brillant 315 fr., d° terne 296 fr., Banca 350 fr., des détroits 340 fr. — Le zinc est calme, on fait peu d'affaires, cependant les prix restent sans changement.

O. SAUPIQUE.

## MARCHÉS ÉTRANGERS.

### Prix des fers en Angleterre.

Londres, 15 janvier :

Les prix des fontes en gueuses d'Ecosse sont soutenus avec la plus grande fermeté; les prix de clôture sont : pour les numéros mélangés, 97 fr. pour les sortes en destination de l'Amérique, n° 1, 105 fr. — On cote ainsi les fers : fers en barres étirés, 237 fr. 50 la tonne, à Londres; dans le pays de Galles, 212 fr. 50. Fers en feuilles 262 fr. 50, bails, dans le pays de Galles, 200 fr.; dans le Staffordshire, 212 fr. 50.

— On écrit de Liverpool, le 12 janvier :

La demande a été très-active pour le fer manufacturé et les derniers prix se sont bien maintenus. Les rails s'achètent plus aisément. Aujourd'hui doit avoir lieu, à Birmingham, le meeting trimestriel des maîtres de forges, qui confirmera sans doute la baisse de 25 fr. par tonne. Mais, dans l'état actuel de la politique, les fabricants auront la prudence de ne pas porter plus loin la baisse, quoique la situation de l'industrie le permette. Les expéditions des gueuses d'Ecosse ont été peu considérables, ces trois dernières semaines, et les cours ont fermé lentement à 98 fr. par tonne.

Londres, 22 janvier :

La demande des fers a été assez calme; il n'y a pas eu d'affaires importantes en rails, qui sont tenus aux prix cotés dans notre dernier numéro. Le marché de la fonte a été plein de fluctuations : les gueuses d'Ecosse sont tombées d'abord à 91 fr. 25 c.; ces prix ont provoqué la demande; une foule d'acheteurs se présentaient; une hausse immédiate s'en est suivie, et l'on cotait alors 98 fr. et 98 fr. 75 c. Une nouvelle baisse s'est déclarée; on a clôturé à 91 fr. 75 c. pour les numéros mélangés, livrés à bord à Glascow, tous frais payés.

Les avis de Glascow et de Liverpool n'offrent rien d'important; les affaires étaient moins nombreuses qu'on pouvait s'y attendre; les derniers prix cotés ont servi de base aux marchés qu'on a traités.

STATISTIQUE. *Mouvement des fontes d'Ecosse.* — La production des fontes a été de 70c,000 tonnes en 1853; c'est une différence en moins de 80,00 tonnes sur 1852.

Sur cette quantité, la France a reçu 29,383 tonnes en 1853 contre 18,280 en 1852; augmentation 11,103, tonnes. — Les arrivages dans nos différents ports se sont effectués ainsi qu'il suit : Dunkerque 8,013, Calais 4,249, Havre 3,693, Rouen 8,134, Nantes 1,852, Charente 690, Bordeaux 1,449, Marseille 2,203, Saint-Valéry 225, Abbeville 315, Alger et Oran 125, divers 415.

L'Amérique britannique a reçu 25,405, les États-Unis 455,838, les Indes occidentales 70, l'Amérique du Sud 4,147, l'Afrique 70, les Indes orientales 4,177, la Chine 70, l'Australie 1,895. Il a été importé dans la Grande-Bretagne et l'Irlande 291,823. La consommation sur place a été de 299,386.

Le prix moyen de 1830 était 50 fr. 90 c.; celui de 1851, 50 fr.; celui de 1852, 56 fr. 55 c.; celui de 1853 a été de 76 fr. 55 c.

Le stock est réduit à 285,000 tonnes; l'année précédente il était de 450,000 tonnes.

Il existe en Écosse 144 hauts-fourneaux à sont en activité.

### Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroy, le 14 janvier :

FONTES ET FERS. — La fonte affinage se maintient toujours à 42 fr. 50 les 400 kil., et les numéros 1, 2, 3 et 4 de la fonte moulage à fr. 47,

Digitized by Google

16, 15 et 14, également les 100 kil., pris à l'usine. La production de ce dernier article répond suffisamment aux besoins des consommateurs.

Les fers laminés ne bougent pas encore à fr. 27, 25 et 23, mais, comme nous l'avons déjà dit, ces prix sont relativement inférieurs à ceux de la fonte. La première augmentation qui se déclarera sera évidemmont en leur faveur. Le prix des rails, par continuation, ne s'écarte pas non plus de fr. 23 et 24, selon l'importance des commandes. Les ordres continuent d'être très-suivis dans tous nos établissements sidérurgiques.

CHARBONS. — La navigation est aujourd'hui entièrement rétablie sur la Sambre ainsi que sur le canal de Charleroy. Les cours des charbons ont do nouveau une très-ferme tendance à la hausse, dont la reprise de la navigation et l'abondance des demandes sont les causes naturelles. De très-fortes expéditions sont dirigées vers l'intérieur de la France.

COKE. — Cet article tend toujours à augmenter. On ne parle pas moins aujourd'hui que de fr. 24 pour les 1000 kil. Le producteur ne s'engagerait pas encore, à ce prix, pour des marchés à long terme.

FRET. — Pour le moment, le prix des frets n'est pas encore établi; les mariniers se concertent.

Charleroy, 21 janvier.

Nous devons signaler quelque incertitude dans les opérations de la métallurgie, mais seulement en ce qui concerne les fontes; car pour les fers laminés, les demandes pour l'exportation et pour l'intérieur affluant toujours, la position reste nettement ferme. On sait que les prix des fers laminés sont relativement bas.

L'article fonte subit les effets de deux causes capitales en ce moment : les affaires d'Orient et la réduction projetée en Belgique des droits d'entrée sur les matières premières.

De là, l'incertitude que nous signalons et qui suspend les affaires. Nous pouvons garantir cependant que jusqu'àprésent, il n'a pas été traité de la fonte d'affinage au-dessous de 12 fr.

Nous devons signaler la même fermeté dans les prix do nos diverses qualités de charbons. Les apparences sont même jusqu'à un certain point en faveur de la hausse. Nous saurons à cet égard positivement ce qui en est d'ici à notre prochaine chronique.

Ce qu'il y a de sûr, c'est qu'en ce moment les fabricants de coke ne vendent pas à moins do fr. 24 et encore sans engagements, ce qui n'est pas un indice en faveur de la baisse, voire même du *statu quo*. La plupart de nos cokettiers, pour compléter leurs besoins, doivent aujourd'hui s'adresser au Centre, et c'est par centaines de bateaux du canal de Charleroy qu'ils tirent des mines de ce bassin.

Le cours des fers n'est pas encore décidé; cependant il a été traité pour Bruxelles à fr. 6 et 6 25; pour Clabecq à fr. 5 50; pour Malines et Anvers à fr. 7 75 et 8; pour Termondo à fr. 9.

Pour la France, les mariniers montrent en ce moment beaucoup d'exigence. Ils demandent 14 fr. pour Paris; mais les frétenrs refusent de noliser à ce taux. Les bateaux qui partent ont été frétés généralement à fr. 12 mais avant la gelée.

Nous avons annoncé il y a quelque temps, que les maîtres de forges belges s'attendaient à une diminution sur les droits perçus à l'entrée des houilles et des fers étrangers. Cette modification est très-prochaine. Un projet de loi a été présenté le 18 de ce mois, d'après lequel le droit d'entrée sur la houille serait de 1 fr. 50 c. par 100 kilog.; celui sur la fonte de 3 fr ; et celui sur le fer ouvré do 6 fr.

---

## BOIS.

Nous résumons une correspondance de Paris, en date du 18 :

L'élévation de la température a permis la reprise des travaux : aussi, la vente des bois on chantier, à Paris, s'en est-elle ressentie. L'entrevous sec est recherché et payé assez avantageusement 150 et 155 fr., suivant la qualité; en échantillon, les prix sont toujours faibles. Les grosses charpentes pour wagons sont recherchées. Si ce n'étaient les nouvelles d'Orient qui réagissent malheureusement sur le commerce, la situation pourrait être bonne.

O. SAUPIQUE.

*( L'Ancre, de Saint-Dizier.)*

---

## Chemins de fer d'Afrique.

*(Suite.)*

### VIII.

*Récapitulation de la route.*

Ainsi, d'Alger à Ins'Alah, par la route capricieuse que nous avons prise, on compte 48 jours et 368 lieues.

Mais il faut remarquer combien de fois, dans cette nomenclature, les mêmes chiffres sont répétés avec une régularité qui est le meilleur indice de leur inexactitude.

La route directe d'Alger à Ins'Alah en passant par Tak'dimpt n'exige que vingt-huit jours et a 238 lieues.

Ins'Alah est l'un des grands entrepôts du désert, où les marchandises par l'est et par l'ouest, apportées par les tribus nomades de Tunis d'un côté, et des ports du nord de l'autre, s'écoulent avec les caravanes de Fez jusqu'à Tombouctou et dans tout le Soudan.

Enfin, c'est de l'intérieur du Soudan, et, dit-on, des sables du désert que les nègres sont occupés à laver, que vient la poudre d'or, par les caravanes de Tombonctou. C'est bien le cas de dire que nous avons la Californie et l'Australie à cinq ou six journées de Paris, mais que nous ne savons pas nous y faire un chemin.

Qui sait si un grand chemin ouvert dans l'intérieur de l'Afrique ne déterminerait pas vers ce pays le grand courant de l'émigration de l'Irlande et de l'Allemagne qui se porte vers l'Amérique?

Peut-être, avec quelques encouragements, serait-il facile de le diriger vers l'Afrique, et de l'augmenter encore de toute cette partie de la population flottante que l'espoir de la propriété pourrait déterminer à abandonner la mère patrie.

### IX.

*Différence entre un Chemin de fer en France et un Chemin de fer en Afrique.*

Le système des chemins de fer ne saurait être le même en France et en Algérie. Le pays couvert de villes et d'habitations qui se touchent, de fabriques dont les produits sont soumis à des conditions particulières de mouvement, a des besoins bien différents de ceux d'une vaste contrée dont la population disséminée demande avant tout des routes faites pour servir de lien à des parties isolées, inconnues en quelque sorte les unes aux autres et dont l'union seule fera la richesse. En un mot, le trajet de Paris à Londres doit être établi dans d'autres conditions que le trajet d'Alger à Constantine ou à Oran.

### X.

*Les conditions de construction et de dépense ne doivent pas être les mêmes.*

Une fois qu'il est admis qu'un chemin de fer pour l'Algérie n'est pas dans les mêmes conditions que pour la France, la conséquence est que les conditions de construction, de dépense, devront aussi nécessairemet être modifiées. Celle des produits le seront également, mais en sens inverse. C'est-à-dire que si les dépenses sont moindres, les produits augmenteront dans une proportion plus grande.

En France et en Angleterre, on semble s'être donné pour mission de construire les chemins de fer avec le plus de frais possible. Il ne serait peut-être pas difficile de démontrer que tout le monde avait intérêt à ce qu'il en fût ainsi. En Algérie il ne saurait en être de même.

### XI.

*Simplification du chemin de fer en Afrique.*

Notre projet peut se résumer ainsi :

Construction d'une voie ferrée dans le système et dans les conditions les plus économiques en profitant de toutes les inventions qui peuvent rendre :

Les terrassements moins dispendieux;
Les rails plus légers;
Les locomotives moins lourdes et peut-être inutiles;
Le combustible moins cher;
Les courbes moins étendues;
Les pentes plus rapides;
Les objets d'art, ponts, viadnc, tunels, plus rares.

En un mot, faisant usage de tout ce qui peut rendre la construction plus économique, et poursuivant l'application de ce principe, que mieux vaut un kilomètre de chemin de fer de plus qu'une gare monumentale ou qu'une de ces constructions grandioses qui ne servent guère qu'à transmettre à la postérité le nom d'un architecte.

### XII.

*De l'irrigation. — Utilité de l'eau.*

A cette première idée est venue s'en associer une autre.

Rien n'est plus facile que de faire accompagner la voie ferrée d'une conduite d'eau, ayant, selon les circonstances, un mètre ou cinquante centimètres de diamètre.

Que faut-il porter dans le pays du soleil? De l'eau.

Quelle industrie doit être plus profitable dans le pays de la soif que celle de ramasser l'eau, de l'utiliser, de l'empêcher de se perdre?

Nous profiterons donc de toutes les sources perdues, nous ramasserons l'eau qui s'infiltre et se perd dans les sables, et nous la ferons tourner :

A l'usage des habitants;
A l'irrigation ;

Digitized by Google

A l'agriculture,

Enfin à la création des forces motrices selon les circonstances.

Ce projet atteint donc le double but de la locomotion économique et rapide, de la culture riche et perfectionnée.

Et combien sera grande la facilité que nous trouverons à appliquer dans ce pays le système des ressources artificielles si habilement développé par M. Ward !

Et qui pourrait dire, si les idées que l'on ose à peine avouer aujourd'hui deviennent UN JOUR pratiques, que ce conduit d'eau ne sera pas un RECEPTACLE DE FORCES INCONTESTABLEMENT DESTINÉ A ENSEVELIR LA LOCOMOTIVE avec tous les engins lourds et dispendieux qu'en sont les accessoires obligés !....

XIII.

*Avantages offerts aux personnes et aux capitaux.*

Pour appeler des populations et de l'argent en Algérie, il faut offrir aux hommes et aux capitaux des chances de fortune plus réelles que sur le continent :

Un intérêt élevé ;

La certitude de rentrer dans le capital et de l'augmenter par les chances aléatoires.

L'intérêt serait de 3,65 0/0.

La certitude de rentrer dans le capital se trouverait dans un amortissement constitué à 1 0/0.

Les chances aléatoires seraient d'abord dans une prime de 0,35 0/0 répartie par un tirage au sort.

Ensuite, dans la probabilité de doubler le capital, tant par les produits du chemin de fer que par la surélévation du prix des terres fécondées par l'irrigation.

Quand on connaît l'élévation du prix des parcelles de terres qui se trouvent dans les oasis, on comprend facilement qu'une valeur de 200 f. par hectare ne serait pas même le prix de la récolte des terres aujourd'hui incultes et que l'irrigation transformerait.

Ainsi : produit du chemin de fer, produit de la vente des eaux, produit de la location ou de la vente de la terre, si la vente en est plus avantageuse.

Est-ce trop supposer que, sur un parcours de 1,000 kilomètres en trouve 500,000 hectares dans des conditions faverables pour être soumises à l'irrigation ?

Il s'agit d'une étendue de 5 kilomètres dont la voie serait le centre dans toute la longueur. Il s'agit de toutes les terres qui, dans ce rayon, ne seront pas réclamées, ou qui n'auraient pas été cultivées depuis trois ans, avec la concession des mines et carrières non exploitées qui s'y trouvent.

XIV.

*Du système financier de l'entreprise, et des avantages qui en résultent.*

Le système des actions et des obligations, qui a pu être utile dans quelques grandes entreprises de travaux publics, perdra nécessairement de son importance dès qu'il sera mieux apprécié et mieux compris par les petits capitaux.

En effet, pourquoi cette distinction entre deux pièces de cinq francs, que l'une participe de toutes les chances heureuses d'une entreprise, tandis que l'autre est réduite à la portion congrue d'un intérêt de 3 ou 4 0/0 ! L'une peut être doublée, triplée, tandis que l'autre est irrévocablement fixée à sa valeur primitive et immuable. L'action, dira-t-on, court des chances de perte, tandis que l'obligation n'en court aucune. Mais si l'action était perdue en totalité, que deviendrait l'obligation ?

Ce système n'a qu'un mérite, celui de donner aux inventeurs prétendus de telle ou telle affaire le droit de battre monnaie sur ceux qui leur accordent leur confiance.

Laissons donc ce système pour ce qu'il vaut, et adoptons celui des actions une fois et intégralement payées, et portant avec elles l'intérêt qui leur appartient, l'indication de la prime à laquelle elles ont droit, et le rachat ou l'amortissement qui les maintiendra toujours à leur valeur élevée.

Nous diviserons notre capital de cent millions en cinq séries de 20 millions, payables chaque année, ou plus tôt si le progrès des travaux l'exige. La déposne de la première série fera juger l'entreprise. Si les débuts en sont heureux, la seconde série obtiendra une plus-value considérable, mais du moins tout le monde en profitera.

S'il y a des économies dans les constructions, si la vente des terres et des eaux est devenue facile, il y aura des bénéfices dont chacun jouira. Le capital demandé sera diminué à l'avantage de tous.

Admettons pour un moment qu'une moitié seulement du capital soit employée, toutes choses restant seulement selon toutes les prévisions, la valeur des actions pourra doubler, tripler, décupler. Ici, qu'on ne l'oublie pas, il y a exploitation du chemin, une immense opération d'agriculture, de la terre, des forêts, des mines de métaux précieux.

Enfin, au moyen du fonds d'amortissement, constitué à Paris, il faut que ces valeurs deviennent le papier de circulation le plus utile et le plus usuel entre la France et sa colonie.

Maintenant si nous sommes autorisés à répartir 0,35 0/0 en primes, ne pourriens-nous pas y joindre en même temps des lots de dix hectares avec maison d'habitation, afin de former tout d'un coup des villages auprès de chaque station ? Ne serait-ce pas un attrait puissant pour une foule de soldats et de sous-officiers de se fixer en Afrique, et d'y devenir propriétaires, soit par la chance du sort, soit par le moyen d'une redevance modérée ?

---

**Caisse et Journal des chemins de fer.**

AD. BLAISE ET C^e^, 85, RUE RICHELIEU.

*Capital émis : Six millions de francs divisés en 12,000 actions entièrement versées.*

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics les actions et obligations de chemins de fer et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements coupons et les souscriptions d'actions et ligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

---

**Correspondance.**

M. N. Z., à L. — N° 1, d'abord la situation générale, ensuite l'appel de fonds de 450 fr. en février. — N° 2, il est annoncé. — N° 3, elle n'est pas abandonnée. — N° 4, oui, mais on ne peut préciser l'époque. — N° 3, ce serait peu prudent.

M. L. D., à Nantes. — Lisez l'article de notre journal sur ce sujet.

M. N. X., négociant. — N° 1, dans ses calculs approximatifs, la Compagnie l'évalue à 38 50, sur lesquels on a touché 12 fr. 50 d'intérêts. — N° 2, environ 55 fr., moins les intérêts touchés. — N° 3, Midi, Mulhouse, Grand-Central.

M. R., à Saint-Quentin. — N° 1, non. — N° 2, encore moins. — N° 3, oui. — N° 4, oui, à la condition de pouvoir lever. — N° 4, certainement. — Veuillez numéroter vos questions à l'avenir.

M. D., à Valenciennes. — N° 1, non. — N° 2, on s'occupe d'une combinaison qui est sur le point d'aboutir. — N° 3 et 4, il n'y en aura pas. — N° 5, oui.

M. T., à Gray. — On a remis la carte. — N° 1, oui. — N° 2, très-bonne. — N° 3, Rouen, Lyon, Orléans, Cherbourg, Midi, Ouest, Grand-Central.

M. H. G., à Leroux. — N° 1, Orléans, Nord, Lyon. — N° 2, Midi, Mulheuse, Grand-Central. — N° 3, 570 à 580. — N° 4, quatre ans. — N° 5, 40 à 45 fr. — N° 6, il n'y a pas de jours, on n'en fait pas. — N° 7, non. — N° 8, nous ne prenons pas pour notre compte ; nous vendrons pour le vôtre, si vous le désirez.

M. de B., à Londres. — Reçu, fait ; — prenez le n° 4.

M. D., à Douai. — N° 1, c'est que l'affaire est très-mauvaise. — N° 2, très-sérieuses — N° 3, les arbitrr contre des Midi.

M. L., à Bologne. — Le réabonnement a été fait le 21 courant, et les numéros immédiatement expédiés. — Nous donnons la préférence au n° 2 et au n° 7. — N° 8, des difficultés administratives. — N° 9, l'époque de l'ouverture n'est pas encore fixée ; les obligations ne sont pas cotées.

M. C. H., à Pont-à-Mousson. — N° 1, immédiatement. — N° 2, lisez notre article.

M. G., à Paris. — Votre situation est assez compliquée et n'est pas très-nettement exposée. Attendez.

M. G. L., à Quesnoy. — N° 1, dans chaque numéro nous indiquons à l'article : *Avis aux actionnaires*, les appels de fonds.

M. T., à Saint-Etienne. — Reçu, fait. — N° 1, uniquement les bruits de guerre. La ligne est excellente et en parfaite prospérité.

M. A. B., à Boulogne. — Votre abonnement a été renouvelé ; nous ne pouvons expédier la carte. Veuillez la faire prendre dans nos bureaux. — N° 1, 35 à 40 fr. — N° 2, on ne peut fixer une pareille limite.

M. A. B., à Boulogne-sur-Mer. — N° 1, gardez. — N° 2, mauvaise valeur.

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 15 au 21 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| 65,380 voyageurs | 216,653 30 |
| Bagages, marchandises, etc | 426,807 55 |
| TOTAL | 643,460 85 |
| Semaine correspondante de 1853. | |
| 57,483 voyageurs | 207,760 95 |
| Bagages, marchandises, etc | 352,446 60 |
| PRODUIT total | 560,216 55 |

Recette totale du 1er au 21 janvier.

| | |
|---|---|
| 1853 | 1,785,120 26 |
| 1852 | 1,654,198 04 |
| DIFFÉRENCE | 130,922 22 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 15 au 21 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| 13,874 voyageurs | 65,832 80 |
| Bagages, marchandises, etc | 146,870 15 |
| TOTAL de la semaine | 212,702 95 |
| TOTAL de l'exercice courant | 566,182 95 |
| Semaine correspondante de 1853 | 160,512 40 |
| Exercice correspondant de 1853 | 479,709 15 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 15 au 21 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| 8,746 voyageurs | 24,378 00 |
| Bagages, marchandises, etc | 82,025 70 |
| TOTAL de la semaine | 106,403 70 |
| TOTAL de l'exercice courant | 2,001,134 85 |
| Semaine correspondante de 1853 | 69,890 35 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 1,583,307 30 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 15 au 21 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 27,229 voyageurs | 144,825 70 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand. | 196,852 05 |
| TOTAL de la semaine | 341,677 75 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 568,914 30 |
| TOTAL | 910,592 05 |
| Semaine correspondante de 1853 | 308,760 40 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 702,072 47 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 1,010,832 87 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 9 au 15 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| 9,558 voyageurs | 19,370 35 |
| Messageries, bagages, marchandises | 31,868 68 |
| TOTAL | 51,239 03 |
| Semaine correspondante de 1853 | 47,463 84 |
| Recette totale du 1er au 15 janv | 93,965 39 |
| Recette totale de 1853 | 100,539 23 |
| Différence en faveur de 1853 | 6,573 84 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 15 au 21 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 223,575 37 |
| Bagages, marchandises, etc | 477,944 11 |
| TOTAL | 701,519 48 |
| Semaine correspondante de 1853 | 539,106 09 |
| Différence en faveur de 1854 | 162,412 79 |
| Recettes du 1er au 21 janvier | 1,983,860 39 |
| Recette correspondante de 1853 | 1,576,366 48 |
| Différence en faveur de 1854 | 407,493 91 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 3e semaine.

Du 15 au 21 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 152,702 80 |
| Marchandises | 330,542 12 |
| TOTAL de la semaine | 483,304 92 |
| Recettes antérieures | 715,328 63 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 1,198,633 55 |
| 3e semaine de 1854 | 483,304 92 |
| Semaine correspondante de 1853 | 339,242 00 |
| Différence en faveur de 1854 | 144,062 92 |

## Section de Montereau à Troyes.

Du 15 au 21 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 9,041 10 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 16,212 80 |
| TOTAL | 25,253 90 |
| Recettes antérieures | 46,807 85 |
| TOTAL | 72,061 75 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 140 kilom.)

Recettes du 10 au 22 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 8,184 voyageurs (gr. vitesse | 33,036 30 |
| (Petite vitesse) | 36,467 55 |
| TOTAL | 69,503 85 |
| Rive droite. — 21,620 voyageurs | 19,821 20 |
| Rive gauche — 13,000 voyageurs | 11,658 30 |
| TOTAL | 100,983 35 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 55,105 90 |
| Rive droite | 19,320 30 |
| Rive gauche | 9,698 70 |
| TOTAL | 84,124 90 |

Recette totale du 1er au 22 janvier 1854 :

| | |
|---|---|
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 316,410 45 |
| *Idem.* — 1853 | 266,622 45 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 66 kilomètres.)

Recettes du 8 au 14 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 64,288 70 |
| Bagages et marchandises | 106,506 46 |
| TOTAL de la semaine | 170,795 15 |
| Semaine correspondante de 1853 | 146,379 75 |
| Augmentation | 24,415 40 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 326,600 82 |
| Recette correspondante de 1853 | 287,126 50 |
| Augmentation | 39,573 32 |

## Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de décembre

| | 1853. | 1852. | 1851. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 20,017 65 | 24,080 10 | 20,434 50 |
| Bagages | 348 76 | 424 78 | 318 48 |
| Bétail | 543 20 | 773 50 | 474 85 |
| Marchandises | 18,376 36 | 14,971 32 | 13,312 65 |
| | 39,285 97 | 40,249 70 | 34,540 48 |

Relevé des recettes de l'année :

| | 1853. | 1852. | 1851. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 370,502 01 | 355,442 14 | 323,749 07 |
| Bagages | 7,594 15 | 7,150 92 | 6,506 71 |
| Bétail | 11,598 05 | 10,768 95 | 9,600 80 |
| Marchandises | 199,891 13 | 184,825 75 | 150,687 62 |
| | 589,586 24 | 558,187 76 | 490,535 20 |

Ce résultat présente une diminution pour le mois de décembre 1853 de fr. 963 73 c. sur 1852, et une augmentation de fr. 4,745 49 sur 1851.

Pour l'année 1853, l'augmentation est de 31,398 48 sur 1852, et de 99,051 04 sur 1851.

## Chemin de fer de St-Étienne à la Loire

(Longueur exploitée, 26 kilom.)

Recettes du mois de décembre 1853.

| | |
|---|---|
| 10,778 Voyageurs | 8,416 27 |
| 27,923,347 Marchandises | 37,617 77 |
| Total | 46,034 04 |
| Mois correspondant de 1852 | 42,250 58 |
| En faveur de 1853 | 3,783 46 |
| Recettes totales au 31 décembre 1853 | 516,791 90 |
| — au 31 décembre 1852 | 455,244 21 |
| Augmentation en faveur de 1853 | 61,547 75 |

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations d'obligations de l'émission du 26 juillet dernier, que le troisième versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 janvier 1854.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû depuis ce jour sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er février prochain.

La caisse sera ouverte de dix heures à trois heures, dans la nouvelle gare de l'Ouest, rue Saint-Lazare, n° 124.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater du 8 janvier, la somme de 2 fr. par action, montant des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853, sera payée à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures.

MM. les actionnaires sont également prévenus que, conformément à l'art. 16 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 150 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie au 20 février 1854.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur.

A partir du 20 février prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

*Le Président du Conseil d'administration,*

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

---

SOCIÉTÉ ANONYME
DU CHEMIN DE FER DE

## MULHOUSE A THANN.

CONVOCATION DE MM. LES ACTIONNAIRES EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE. — Conformément aux art. 9, 17 et 24 des statuts de la Société anonyme du chemin de Mulhouse à Thann, le Conseil d'administration convoque MM. les actionnaires en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 30 janvier 1854, à trois heures du soir, au palais Bonne-Nouvelle, à Paris.

L'assemblée aura à délibérer sur les modifications à apporter aux statuts de ladite Société.

Les mesures à prendre dans l'intérêt de la Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann, à l'occasion de la fusion projetée, sans son aveu et en violation de ses droits, entre les Compagnies des chemins de fer de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle, rendent urgentes l'assemblée présentement convoquée, MM. les actionnaires sont invités à s'y rendre exactement.

---

## MM. N. MONTEAUX ET FILS,

PALAIS-ROYAL, succursale boulevard Montmartre, 17, ont l'honneur de prévenir le public qu'ils paieront, comme par le passé, à l'échéance ou par anticipation, les coupons et dividendes de toutes les actions et obligations de chemins de fer, de rentes françaises, fonds espagnols, et, en général, de tous les fonds publics français et étrangers.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A STRASBOURG.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires du chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray, que le délai d'option stipulé dans l'art. 3 du traité du 23 juillet 1853 étant expiré, les actions ne seront plus échangées désormais que contre des obligations, à raison d'une obligation pour deux actions.

---

COMPAGNIE DU

## CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG.

AVIS. Le décret qui homologue les statuts modifiés par suite de la convention du 17 août, ayant été publié le 24 janvier, Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les Souscripteurs des actions nouvelles, qu'à partir du 25 courant, les titres nominatifs seront remis en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, rue et place de Strasbourg, de 10 à 3 heures.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle, prescrite par l'art. 41 des statuts, aura lieu le 31 janvier 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires, propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 43 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 16 janvier 1854, de dix heures à quatre heures, pour retirer leurs cartes d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur. Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Par ordre du Conseil :

*Le Secrétaire de la Compagnie,*

ADOLPHE THIBAUDEAU.

---

COMPAGNIE DU

## CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en conformité de l'autorisation donnée au Conseil d'administration par les Assemblées générales des 30 juillet 1857 et 27 janvier 1852, une souscription est ouverte, à dater de ce jour, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, pour l'émission de 18,000 Obligations de 1000 fr. chacune, remboursables à 1250 fr. en 85 annuités, et portant un intérêt de 50 francs par an.

Ces Obligations sont destinés : 1° à remplacer les engagements souscrits au profit du Trésor, en remboursement des prêts de l'Etat, et qui doivent être remis par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Cherbourg à titre de subvention; 2° à l'acquittement des frais de construction du chemin de fer de Ceinture.

L'émission de cet emprunt est faite au pair, soit au prix de 1000 francs par Obligation, dont 250 fr. payables en souscrivant.

Le surplus sera versé aux époques suivantes :

250 fr. le 15 mai 1854;
250 — le 15 août 1854;
250 — le 15 novembre 1854;

Le premier coupon d'intérêt représentant 5 0/0 des sommes versées sera payé le 1er décembre 1854. Il sera tenu compte à la même époque des intérêts à 5 0/0 sur les versements effectués par anticipation.

La préférence pour cette souscription est réservée, jusqu'au 15 février 1854, à MM. les Actionnaires de la Compagnie de Rouen.

Par ordre du Conseil,
Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

---

CHEMIN DE FER

## DE SAINT-ÉTIENNE A LYON.

Le Conseil d'administration a l'honneur de faire savoir à MM. les Actionnaires de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, que ceux d'entre eux qui voudront retirer les titres qui leur appartiennent, le pourront faire, à partir du 1er février prochain, en s'adressant aux bureaux de l'Agence centrale de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, rue de Lille, 123, à Paris, où il leur sera remis un bordereau échangeable, contre les Titres leur appartenant, dans les bureaux de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 à 2 heures.

---

CHEMIN DE FER

## DE VERSAILLES (RIVE GAUCHE).

Les Liquidateurs de la Compagnie de la Rive gauche invitent les porteurs des Obligations 916 et 1035 à se présenter, avant midi, dans les bureaux de la liquidation, rue Taranne, 16, pour recevoir le remboursement desdites Obligations, dans la huitaine de ce jour, faute de quoi le montant desdites Obligations sera versé à la Caisse des dépôts et consignations, à leurs risques et périls.

Les Liquidateurs :
DE SAUVILLE, COUSIN et DE ST-AAGE.

---

COMPAGNIE ANONYME DES

## MINES, FOURNEAUX, FORGES ET LAMINOIRS DE LA SAMBRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que, par délibération du conseil d'administration en date du 31 décembre 1853, le dernier versement de *cent francs*, par action, devra être effectué, du 5 au 20 février prochain, à la caisse de MM. de Rothschild, frères, banquiers de la Compagnie, 21, rue Laffitte, à Paris; passé ce délai, un intérêt de cinq pour cent sera exigé des versements en retard.

Les certificats provisoires seront échangés contre des titres définitifs.

Une somme de *cinq francs* par action sera déduite du versement, pour intérêt jusqu'au 31 décembre dernier.

Paris, le 20 janvier 1854.

L'un des administrateurs délégués
MARTIAL LECLERCQ.

Le président du conseil d'administration,
FRANCIS MILLS.

---

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES,

FONDERIES ET FORGES

## DE BOUQUIES ET DE JUMEL

en liquidation. MM. les actionnaires de ladite compagnie en liquidation sont prévenus qu'une répartition de DEUX CENTS FRANCS par action a lieu au siége de la société, rue de Grammont, 21.

N. B. Apporter les titres, qui seront échangés contre des bons de liquidation.

---

A vendre, par adjudication et au rabais, sur la mise à prix de 30,000 fr., en l'étude de Me Sensier, notaire à Tours, le jeudi 9 février 1854

## UNE FILATURE

de chanvre, lin et étoupes, sise à Artannes, sur la rivière de l'Indre, à 12 kilomètres de Tours et à de la station du chemin de fer, avec son matériel complet, sorti des ateliers de Lille (Nord), et de Leeds en Angleterre. La chute d'eau de 30 chevaux peut être doublée à peu de frais.

S'adresser à M. Plessix, agréé à Tours;

Et à Me Sensier, notaire à Tours, dépositaire du cahier des charges.

---

COMPAGNIE

## DES USINES MÉTALLURGIQUES

RÉUNIES DE SEPTÈMES. MM. les actionnaires sont prévenus que le nombre des actions déposées pour l'assemblée générale n'ayant pas atteint le tiers des actions émises, l'assemblée se trouve renvoyée de droit, d'après l'article 34 des statuts, à un mois de ce jour. Elle est, en conséquence, convoquée définitivement pour le onze février, à trois heures, chez Lemardelay, rue Richelieu, 100.

Les actions devront être déposées à partir du 20 janvier jusqu'au 1er février, au plus tard, chez MM. Allier, Grand et Cie, banquiers de la société, rue de Trévise, 14.

---

COMPAGNIE

## DES MINES DE LA LOIRE.

Les porteurs d'obligations de l'emprunt sont informés que le coupon de 25 fr. échéant le 1er février 1854, sera payé à partir dudit jour aux caisses de la Compagnie à Paris et à Lyon, et chez MM. Lombard, Odier et Cie, banquiers à Genève.

---

## LÉGISLATION DE POLICE DES CHEMINS DE FER

et commissariat de surveillance administrative. — Par VICTOR NANCY, commissaire de première classe.

Cet ouvrage a reçu la haute approbation de M. le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Paris, Chaix, rue Bergère, 20, et Carilian-Gœury, quai des Augustins, 49.

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La bourse a encore passé cette semaine par plusieurs alternatives de craintes et d'espoir au sujet des affaires d'Orient.

La rente 3 0/0, qui était tombée lundi à 67 75, s'est relevée à 70 50; et le 4 1/2 0/0, de 96 50 à 98 25. Toutes les autres valeurs ont profité de ce mouvement et ont éprouvé en même temps une importante amélioration.

Il n'y a pas en ce moment de grandes opérations entamées en spéculation. Les violentes oscillations qui ont eu lieu depuis un mois ont écarté la plupart des spéculateurs; mais il n'y en a pas moins un découvert considérable : il se compose d'un grand nombre de capitalistes qui ont vendu leurs titres et qui ont maintenant leur argent disponible; ils attendent le moment favorable pour rentrer dans les valeurs qu'ils n'ont abandonnées que momentanément et dans l'espoir de les racheter avec bénéfice. Mais aussitôt qu'une nouvelle fait espérer que la crise ne tardera pas à cesser, ils craignent d'être obligés de racheter au-dessus de leurs cours de vente, et ils s'empressent de reprendre leurs titres. Ce genre de spéculation présente moins de dangers, mais il n'en donne pas moins lieu souvent à de fortes réductions du capital. Nous avons vu bien des spéculateurs sérieux qui ont déjà vendu plusieurs fois leurs titres et qui en ont racheté ensuite en hausse, réalisant une perte à chaque nouvelle opération, tandis que le petit capitaliste qui a gardé constamment ses titres et qui a subi toutes les phases de hausse et de baisse, sans s'inquiéter des cours de sa valeur, retrouve son capital intact lorsque la crise est entièrement passée et que les cours sont revenus à leur ancien niveau.

La Banque de France a baissé de 100 fr. depuis huit jours; on a craint qu'elle ne réduisît le montant de son escompte, et qu'elle ne diminuât par conséquent ses bénéfices. Les obligations foncières, qui vont être réduites à 500, avec 300 fr. de versements d'ici à la fin de l'année, étaient tombées à 895, c'est-à-dire que l'acheteur n'avait plus que 95 fr. à payer immédiatement, et 300 fr. à donner en trois paiements, pour avoir droit à un intérêt de 18 fr. et à quatre tirages de lots par an. Ce cours était si avantageux qu'il est arrivé de nombreux achats depuis quelques jours.

Le décret d'homologation des nouveaux statuts de la Compagnie de Strasbourg a enfin paru au *Moniteur* mardi dernier, et dès le lendemain les nouvelles actions dites actions de Mulhouse ont été émises au parquet et se sont négociées de 565 à 580. La Compagnie de Strasbourg prend désormais le titre de Compagnie de l'Est, et les nouvelles actions sont négociables avec un seul versement de 100 fr.

Les actions de chemins de fer avalent presque toutes fléchi en peu de jours de 60 à 80: mais une partie de cette baisse se trouve déjà effacée. Les bas cours ont décidé beaucoup de capitaux à rentrer dans ces valeurs, qui avalent été vendues à des cours beaucoup plus haut.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 19 jusqu'à celle du 26 janvier :

La rente 3 0/0 a fléchi de 70 10 à 67 75; elle a fermé à 70 50 au comptant, et à terme, à 70 40.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 98 75 à 96 50; elle a fermé à 98 25 au comptant et à 98 05 à terme.

Les actions de la Banque ont fléchi de 2,750 à 2,650.

Le Crédit mobilier a baissé de 655 à 605; il a fermé à 655 au comptant et à 657 50 à terme.

Le Crédit foncier a baissé de 535 à 525; les obligations foncières, de 930 à 895; elles ont fermé à 930.

Les actions du Nord ont fléchi de 787 50 à 730; elles ont fermé à 755 au comptant et à 87 50 à terme.

Les actions de l'Est (Strasbourg) ont fléchi de 745 à 700; elles ont fermé à 740 au comptant, et à 737 50 à terme.

Les nouvelles actions (Mulhouse) ont été négociées de 565 à 577 50.

Lyon a fléchi de 860 à 800; il a repris à 850 au comptant, et à 837 50 à terme.

Orléans a fléchi de 1,095 à 1,000; il a repris à 1,062 50 au comptant et à 1,067 50 à terme.

Rouen a fléchi de 975 à 900; il est resté à 940.

Le Havre a fléchi de 465 à 420; il est resté à 437 50 au comptant et à 430 à terme.

Bâle a baissé de 367 50 à 350; il est resté à 355.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 690 à 615; il est resté à 655.

L'Ouest a fléchi de 620 à 540; il est resté à 555 au comptant et à 560 à terme.

Cherbourg a baissé de 515 à 460; il est resté à 490.

Dijon a varié de 480 à 500.

Le Midi a fléchi de 570 à 530; il est resté à 555 au comptant et à 555 à terme.

Le Grand-Central a fléchi de 476 25 à 420; il est resté à 455

Genève a fléchi de 480 à 440; il est resté à 457 50.

Saint-Germain a baissé de 690 à 605; il est resté à 657 50.

Versailles s'est tenu à 325; Sceaux, à 450.

*Samedi.* — Une baisse rapide a eu lieu sur toutes les valeurs. Les premiers cours étaient assez bien tenus, mais le mouvement a été rapide pour la clôture. Le 3 0/0 a fléchi au comptant à 70 c. à 69 20, et à terme de 70 c. à 69; le 4 1/2 0/0, de 25 c. au comptant à 98, et de 50 c. à terme à 97 75. La Banque a baissé de 15 à 2,720; le Crédit mobilier, de 5 à 635; le Nord, de 12 50 à 762 50; Strasbourg, de 10 à 730; Lyon, de 17 50 à 825; Orléans, de 30 à 1,055; Rouen, de 7 50 à 950; le Havre, de 5 à 455; Lyon à la Méditerranée, de 20 à 655; Genève, de 2 50 à 477 50; l'Ouest, de 5 à 595; Cherbourg, de 10 à 490. Besançon s'est tenu à 515; Bâle, à 365. Le Midi a fléchi de 5 à 560; le Grand-Central, de 12 50 à 460; Saint-Germain, de 10 à 465.

*Lundi.* — La hausse a pris des proportions considérables. Cependant il y avait moins d'offres à la clôture, surtout sur la rente. Le 3 0/0 a varié de 67 75 à 75 à 68 25 au comptant et à terme; le 4 1/2 0/0, de 96 75 à 96 50 au comptant, et de 96 50 à 96 90 à terme. La Banque a fléchi de 20 à 2,700; le Crédit mobilier, de 30 à 605 50; les actions du Nord, de 42 50 à 720; Lyon, de 17 50 à 807 50; Strasbourg, de 22 50 à 707 50; Orléans, de 25 à 1,030; Rouen, de 40 à 910; le Havre, de 27 50 à 417 50; Bâle, de 12 50 à 352 50; Lyon à la Méditerranée, de 40 à 625; Genève, de 37 50 à 440; l'Ouest, de 55 à 540; Cherbourg, de 20 à 470; le Midi, de 30 à 530; le Grand-Central, de 27 50 à 432 50; Dieppe, de 2 50 à 320; Saint-Germain, de 50 à 515; Versailles, de 5 à 325.

*Mardi.* — La bourse est plus calme. Les cours ont même repris assez vivement pour la clôture, mais le mouvement a été plus rapide sur la rente que sur les chemins. Le 3 0/0 a monté de 65 c. à 68 90 au comptant, et de 75 à 69 à terme; le 4 1/2 0/0, de 50 c. au comptant à 97, et de 35 c. à terme à 97 25. La Banque a fléchi de 10 à 2,690. Le Crédit mobilier a monté de 30 à 635; le Nord, de 20 à 740; Strasbourg, de 17 50 à 725; Lyon, de 17 50 à 825; Orléans, de 5 à 1,035 au comptant et de 20 à terme à 1,050; Rouen, de 10 à 920; le Havre, de 2 50 à 420. Bâle a fléchi de 2 50 à 350. Lyon à la Méditerranée a monté de 20 à 635; Genève, de 875 à 418 75; l'Ouest, de 7 50 à 547 50. Besançon a varié de 480 à 495. Le Midi a monté de 10 à 540; le Grand-Central, de 10 à 440. Cherbourg s'est tenu à 470. Saint-Germain a monté de 15 à 630.

*Mercredi.* — Les cours continuent à s'améliorer. Le comptant est devenu rare, et l'on est obligé chaque jour d'escompter des vendeurs pour se procurer des titres. La rente 3 0/0 a monté de 70 c. à 69 60 au comptant, et de 90 c. à 69 90 à terme; le 4 1/2 0/0, de 65 au comptant à 97 65, et de 50 c. à terme à 97 75. La Banque a fléchi de 50 fr. à 2,650. Le Crédit mobilier a monté de 20 à 650; les actions du Nord, de 12 50 à 752 50; les actions de l'Est (Strasbourg), de 12 50 à 737 50. Les nouvelles de l'Est (Mulhouse) ont varié de 570 à 567 50. Lyon a monté de 10 à 835; Lyon à la Méditerranée, de 5 à 640; Orléans, de 15 à 1,050; Rouen, de 15 à 935; le Havre, de 10 à 430; Bâle, de 2 50 à 352 50; Genève, de 11 25 à 460, l'Ouest, de 5 à 552 50; Cherbourg, de 5 à 475; le Midi, de 10 à 550. Le Grand-Central était tenu à 440. Saint-Germain a monté au comptant de 5 à 635, et à terme de 30 à 660.

*Jeudi.* — La hausse a fait des progrès sensibles. La spéculation et surtout les capitaux se rassurent peu à peu. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 90 à 70 50, et à terme de 50 à 70 40; le 4 1/2 0/0, de 60 c. au comptant à 98 25, et à terme, de 30 c. à 98 05. La Banque s'est tenue à 2,650. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 655; le Nord, de 2 50 à 755; les actions de l'Est, de 2 50 à 740; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 575; Lyon, de 5 à 840; Lyon à la Méditerranée, de 15 à 655; l'Ouest, de 2 50 à 555; Orléans, de 12 50 à 1,062 50; Rouen, de 5 à 935; le Havre de 7 50 à 537 50; Bâle, de 2 50 à 355; Cherbourg, de 15 à 490; Dijon, de 5 à 500; le Grand-Central, de 15 à 455; Saint-Germain, de 22 50 à 657 50.

*Vendredi.* — La bourse a été très-faible. Toutes les valeurs ont fléchi seulement, mais sans reprise sensible, pendant toute la durée du parquet. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 15 à 69 75, et à terme, de 70 20 à 69 60; le 4 1/2 0/0, de 68 à 97 90. La Banque s'est tenue à 2,650. Le Crédit mobilier a fléchi de 645 à 640; le Nord, de 750 à 745; l'Est, de 730 à 727 50; les nouvelles de l'Est, de 572 50 à 570; Orléans, de 1,062 50 à 1,045; Lyon, de 832 50 à 827 50. Rouen a fait 940; Cherbourg, de 482 50 à 490; l'Ouest, de 560 à 567. Dijon a fait 497 50; le Midi, 550; le Grand-Central, de 450 à 447 50; Genève, de 460 à 455.

A. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 21 au 27 janvier 1854.

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions. | Valeur d'émiss. | Somme payée. | Intérêts et dividendes payés à chaque act pour l'année 1854. | Époques de jouissance. | Noms des lignes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 11 fr. 50 p. un an | juillet 1853. | Nord |
| tout. | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 25 fr. 1er semestre. | juillet 1853. | Paris à Rouen |
| tout. | 92 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an. | mars 1853. | Rouen au Havre |
| tout. | 51 | 91 | 30.000 | 500 | 400 | 9 fr. 30 p. un an. | janv. 1853. | Dieppe et Fécamp |
| » | » | 99 | 60.000 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | juillet 1853. | Caen et Cherbourg |
| tout. | 25 | 99 | 18.000 | 500 | tout | 62 fr. 50 p. un an | janv. 1853. | Saint-Germain |
| tout. | 17 | 99 | 80.000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 6 m. | juillet 1852 | Versailles (r. g.) |
| 140 | » | 99 | 50.000 | 500 | 250 | 21 fr. p. un an. | avril 1853. | Ouest |
| tout. | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | Paris à Sceaux |
| 1110 | 1362 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 48 fr. 40 p. un an | janv. 1853. | Orléans |
| 927 | 600 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 23 fr. p. un an. | juillet 1853. | Paris à Strasbourg |
| 111 | 198 | 99 | 84.000 | 350 | tout | 11 fr. p. un an. | janv. 1853. | Id. nouvelles. |
| » | 175 | 99 | 32.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | juillet 1853. | Strasbourg à Bâle |
| 283 | 545 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 11 fr. p. un an. | juillet 1853. | Blesme à Gray |
| tout. | 100 | 99 | 40.000 | 500 | tout | 5 40 (1). | » | Paris à Lyon |
| » | » | 99 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | » | Montér. à Troyes. |
| » | 127 | 99 | 33.200 | 500 | 350 | 5 0/0 (1). | juillet 1853 | Provins aux Ormes. |
| tout. | 57 | perp. | 2.200 | 5.000 | tout | 637 f. 50 p. un an. | janv. 1853. | Dijon à Besançon |
| » | » | » | » | » | 200 | » | » | St-Étienne à Lyon |
| » | » | 99 | 80.000 | 500 | 300 | 8 0/0 p. un an (5). | juin 1850. | Lyon à Genève |
| » | 750 | 99 | 134.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853. | Lyon à la Méditerr. |
| tout. | 52 | 99 | 10.000 | 500 | tout | néant. | » | Chemins du Midi |
| » | » | » | » | » | 200 | 4 0/0 (1). | » | Bordeaux à la Teste |
| tout. | 40 | 80 | 12.500 | 1.000 | tout | 40 fr. par an. | février 1853. | Grand Central |
| tout. | 30 | 99 | 9.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an. | janv. 1853. | Naples à Castellam. |
| » | » | » | » | » | » | » | » | Anvers à Gand |

| Noms des lignes | Samedi 21. Compt. | Samedi 21. Terme. | Lundi 23. Compt. | Lundi 23. Terme. | Mardi 24. Compt. | Mardi 24. Terme. | Mercredi 25. Compt. | Mercredi 25. Terme. | Jeudi 26. Compt. | Jeudi 26. Terme. | Vendredi 27. Compt. | Vendredi 27. Terme. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 702 50 | 700 | 730 | 730 | 740 | 745 | 752 50 | 750 | 755 | 757 50 | 745 | 745 |
| Paris à Rouen | 950 | 940 | 940 | 930 | 930 | » | 935 | 945 | 940 | 940 | 940 | 940 |
| Rouen au Havre | 445 | 445 | 447 50 | » | 420 | » | 430 | » | 437 50 | 430 | 435 | » |
| Dieppe et Fécamp | » | » | 390 | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Caen et Cherbourg | 400 | 400 | 470 | 470 | 470 | » | 475 | 480 | 490 | 485 | 490 | 490 |
| Saint-Germain | 645 | 645 | 642 | 645 | 630 | 630 | 635 | 660 | 657 50 | 655 | 647 50 | 645 |
| Versailles (r. g.) | » | » | 325 | » | 325 | » | » | » | 325 | » | » | » |
| Ouest | 505 | 505 | 540 | » | 547 | » | 550 50 | » | 555 | 560 | 565 | 565 |
| Paris à Sceaux | » | » | » | » | » | » | » | » | 450 | » | 450 | » |
| Orléans | 1055 | 1055 | 1030 | 1030 | 1035 | 1050 | 1050 | 1055 | 1064 50 | 1067 50 | 1070 | 1042 50 |
| Paris à Strasbourg | 730 | 730 | 707 50 | 706 25 | 725 | 727 50 | 737 50 | 735 | 740 | 737 50 | 727 50 | 726 25 |
| Id. nouvelles. | » | » | » | » | » | » | 567 50 | 575 | 575 | 577 50 | 567 50 | 567 50 |
| Strasbourg à Bâle | 305 | » | 352 50 | 355 | 350 | » | 352 50 | 355 | 355 | 355 | 365 | » |
| Blesme à Gray | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Lyon | 825 | 825 | 807 50 | 807 50 | 825 | 827 50 | 835 | 845 | 840 | 837 50 | 825 | 825 |
| Montér. à Troyes. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Provins aux Ormes. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Dijon à Besançon | 515 | » | » | » | 495 | » | » | » | » | 500 | 497 50 | 497 50 |
| St-Étienne à Lyon | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Lyon à Genève | » | » | 440 | » | 447 75 | 450 | 460 | 453 75 | » | » | 455 | » |
| Lyon à la Méditerr. | » | 655 | 615 | 620 | 635 | 637 50 | 640 | 640 | 635 | 632 50 | 650 | 645 |
| Chemins du Midi | 560 | 554 50 | 530 | 535 | 540 | 540 | 550 | 555 | 550 | 552 50 | 550 | 565 |
| Bordeaux à la Teste | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grand Central | 460 | 462 50 | 432 50 | 435 | 440 | 435 | 440 | 450 | 455 | 452 50 | » | » |
| Naples à Castellam. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Anvers à Gand | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

(1) Pendant la durée des travaux.
(4) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.
(5) Plus l'intérêt à 4 0/0.

| | Samedi 21. Compt. | Samedi 21. Terme. | Lundi 23. Compt. | Lundi 23. Terme. | Mardi 24. Compt. | Mardi 24. Terme. | Mercredi 25. Compt. | Mercredi 25. Terme. | Jeudi 26. Compt. | Jeudi 26. Terme. | Vendredi 27. Compt. | Vendredi 27. Terme. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rentes 3 0/0 | 69 20 | 69 | 69 25 | 69 27 | 69 50 | 69 | 69 60 | 69 90 | 70 50 | 70 10 | 69 75 | 69 80 |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 98 | 97 75 | 98 50 | 98 10 | 97 | 97 25 | 97 05 | 97 75 | 98 25 | 98 05 | 97 90 | » |
| Banque de France | 2720 | » | 2740 | » | 2870 | » | 2850 | » | 2850 | » | 2870 | » |
| Crédit mobilier | 635 | 635 | 605 | 615 | 635 | 632 50 | 650 | 657 50 | 655 | 657 50 | 640 | 637 50 |
| Comptoir national | 540 | » | 535 | » | 540 | » | 530 | » | 530 | » | 530 | » |
| Banque foncière | 500 | » | » | » | 540 | » | 545 | » | 545 | » | » | » |
| D° Obligations (Cert.) | 907 50 | » | 902 50 | 903 50 | 905 | » | 920 | » | 930 | 930 | 930 | » |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

| Date de l'emprun | Nombre d'Obligat | Durée de l'amortiss | Prix d'émis | Somm. pay à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts six mois. | Époques des tirages. | Dates des paiements. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851. | 150.000 | 75 ans | 335 | tout. | 500 | 7 50 | avril. | janvier juillet. |
| D°. | 80.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 25 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 99 — | 585 | 375 | 625 | 12 50 | » | D° |
| 1852. | 181.333 | 99 — | » | tout. | 500 | 7 50 | » | janvier juillet. |
| D°. | 3.300 | 99 — | 975 | tout. | 1.250 | 25 | assemb. gén. | D° |
| D°. | 50.300 | 99 — | 500 | 375 | 650 | 12 50 | D° | décembre juin. |
| 1848. | 11.434 | 43 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 25 | D° | janvier juillet. |
| D°. | 6.201 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1852. | 4.405 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1853. | » | »» »» | » | » | » | » | » | D° |
| 1841. | 7.219 | 39 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1850. | 8.094 | 75 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1842. | 8.000 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 25 | décembre. | D° |
| 1848. | 13.333 | 80 — | 750 | tout. | 1.250 | 25 | D° | D° |
| 1852. | 150.000 | 99 — | 340 | 240 | 500 | 7 50 | » | D° |
| 1845. | 5.867 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 20 | D° | D° |
| 1847. | 4.988 | 68 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 25 | D° | D° |
| 1848. | 5.000 | 87 — | 800 | tout. | 1.250 | 30 | D° | mars septembre. |
| 1843. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 25 | mars. | D° |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | 375 | 625 | 12 50 | D° | avril octobre |
| 1844. | 1.000 | »» »» | 300 | tout. | 500 | 12 50 | D° | » avril octobre. |

### Cours du 21 au 27 janvier 1854.

| Noms des compagnies. | 21 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-Boulogne | 320 | 330 | 325 | 325 | 325 | 323 75 |
| Paris à Lyon | 1035 | 1030 | 1030 | 1030 | 1030 | 1030 |
| Lyon à la Méditerranée 5 0/0 | 505 | 500 | 505 | 500 | 500 | » |
| D° Nouvelles 3 0/0 | 310 | 310 | 305 | 310 | 307 50 | 305 |
| Montereau à Troyes | » | 900 | 900 | » | » | » |
| Paris à Strasbourg | 510 | 500 | 505 | 500 | 505 | 500 |
| Saint-Germain (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| Versailles (r. d.) | » | » | » | » | » | » |
| Ouest | » | » | » | » | » | » |
| D° (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| Saint-Étienne à Lyon | » | » | » | » | » | » |
| D° (2e émission) | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Orléans | 1100 | » | 1100 | 1100 | » | » |
| D° (Nouvelles 1848) | » | » | » | » | » | » |
| D° (Nouvelles 1852) | 310 | 310 | 315 | 315 | 315 | 315 |
| Paris à Rouen | » | » | » | » | » | » |
| D° (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| Rouen au Havre | » | » | » | » | » | » |
| D° (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| Strasbourg à Bâle | » | » | » | » | » | » |
| D° (nouvelles) | 500 | 500 | 500 | 500 | » | » |
| Dijon à Besançon | » | » | » | » | » | » |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 20 au 26 janvier 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes. | 20 | 21 | 23 | 24 | 25 | 26 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 731 25 à 737 50 | 748 75 à 754 25 | 731 25 à 743 75 | 725 à 743 75 | 725 à 731 25 | 743 75 à 756 25 |
| Paris à Strasbourg | 722 50 à 740 | 731 25 à 743 75 | 712 50 à 725 | 710 à 718 75 | 712 50 à 725 | 737 50 à 750 |
| Orléans | 1050 à 1100 | 1050 à 1100 | 1000 à 1050 | 1000 à 1050 | 1025 à 1075 | 1025 à 1075 |
| Paris à Rouen | 950 à 1000 | 950 à 1000 | 900 à 950 | 900 à 950 | 900 à 950 | 925 à 975 |
| Rouen au Havre | 450 à 475 | 437 50 à 462 50 | 425 à 450 | 425 à 450 | 425 à 450 | 425 à 450 |
| Lyon | 837 50 à 843 75 | 825 à 837 50 | 812 50 à 825 | 812 50 à 818 75 | 806 25 à 818 75 | 825 à 831 25 |
| Ouest | » | » | » | » | » | » |

P. (papier) offert.

## Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

A. (argent) demandé.

| Dénomination. | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Caisse Bechet, Dethomas et Ce. | 500 | 500 |
| — Leroy, de Chabrol et Ce. | 1000 | 1170 |
| Oblig. de la ville de Paris (1849). | 1000 | 1055 |
| D° D° (1852). | 1000 | 1160 |
| Sambre à l'Oise ... Canal. | 1000 | 800 |
| Sambre française canalisée | 500 | 1500 |
| ...enes ... Cuivre. | 100 | 97 50 |
| Vieille-Montagne ... Zinc. | 250 | 450 |
| Nouvelle-Montagne ... Zinc. | 1000 | 1225 |
| ...ouse ... Zinc. | 250 | » |
| Stolberg ... Zinc. | 700 | » |
| ...schweiler | 750 | 710 |
| Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre. | 100 | 41 50 |
| Blanzy ... Charbon. | 500 | 600 |
| ...azotte ... Charbon. | 1/3 500 | 540 |
| Charbonnages belges | 500 | 327 50 |
| Pont-de-Loup (sud) ... Charbon. | 1000 | 240 |
| Mines de la Loire ... Charbon. | 1/7231 3 | 465 |
| Centre-du-Flenu ... Charbon. | 1000 | 170 |
| Long-Pendu ... Charbon. | 500 | » |
| ...pinac ... Charbon. | 1/2 500 | » |
| Haute-Loire ... Charbon. | 500 | 250 |
| Montchanin ... Charbon. | 5000 | 5000 |
| ...incourt ... Charbon. | 1/1 500 | 500 |

| Dénomination. | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Echarcon ... Papeterie. | 1000 | 1000 |
| Essonne ... Papeterie. | 1000 | » |
| Bastennes ... Asphalte. | 1000 | 400 |
| Monceaux-sur-Sambre ... Forges. | 1000 | 1700 |
| Aveyron (Decazeville) ... Forges. | 5000 | 4000 |
| Maubeuge (Nord) ... Forges. | 500 | 550 |
| Alais ... Forges. | 3000 | 1750 |
| Chatillon et Commentry ... Forges. | 1000 | 1100 |
| Providence ... Forges. | 1000 | 1000 |
| Herserange (n. libér.) ... Forges. | 200 | 270 |
| Le Phénix | 750 | 1215 |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1/500 | 4550 |
| Valentin-Cocq ... Usine. | 500 | 930 |
| Société Cail et Ce ... Usine. | 500 | 695 |
| Christofle ... Usine. | 500 | 945 |
| Tuyaux de Chameroy ... Usine. | 500 | 840 |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 25 |
| Gaz anglais (Paris) | 2500 | 4000 |
| — français (Paris) | 500 | 830 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1275 |
| — de Belleville libéré | 500 | » |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 635 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 765 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | » |

| Dénomination. | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | 450 |
| — d'Arles, 1re série | 100 | 90 |
| — D° 2e série | 100 | 45 |
| — de Besançon | 450 | 525 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | » |
| — de Versailles | 500 | 575 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries impériales | 1000 | 40000 |
| — Caillard | 1000 | 830 |
| Gondoles parisiennes | 81 | 100 |
| Omnibus (Entreprise générale) | 1000 | 2000 |
| Omnibus (rive gauche) | 250 | 240 |
| Favorites ... Omnibus. | 1000 | 1750 |
| Hirondelles ... Omnibus. | 1000 | 225 |
| Orléanaises ... Omnibus. | 1000 | 700 |
| Tricycles ... Omnibus. | 500 | 600 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | 770 |
| Dénrées ... Pet. voit. | 500 | 600 |
| Lutéciennes ... Pet. voit. | 500 | 770 |
| Sylphides ... Pet. voit. | 500 | 600 |
| Générale ... Ass. maritime. | 12500 | 45 0/0 b. |
| Lloyd français ... Maritime. | 5000 | 151/20 0/0 |
| Union des Ports ... Maritime. | 5000 | 13 0/0 b. |
| Melusine ... Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination. | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Sécurité ... Maritime. | 5000 | 0 0/0 b. |
| Sauvegarde ... Maritime. | 5000 | 12 0/0 b. |
| Océan ... Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ... Incendie. | 5000 | 145 0/0 b. |
| Générale ... Incendie. | 5000 | 32.500 |
| Union ... Incendie. | 5000 | 57 0/0 b. |
| France ... Incendie. | 5000 | 32 0/0 b. |
| Phénix ... Incendie. | 1000 | 3300 |
| Providence ... Incendie. | 2500 | 31 0/0 b. |
| Urbaine ... Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance ... Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Éventualités d'Avignon | 31 50 | » |
| — de Cette | 10 | » |
| — de Fampoux | 25 | » |
| Glaces d'Oignies ... Belgique. | 1000 | 1550 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 365 |
| — de Montluçon | 500 | 410 |
| Docks | 250 | 201 |
| Journaux réunis | 500 | 540 |
| Moberly (Amiens) | 500 | 780 |
| Cohen (Frévent) | 500 | 620 |
| Gamaches | 500 | 400 |
| Palais de Cristal | 100 | 100 |
| Richer | 500 | » |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

N° 100. 12e ANNÉE. — N° 5. SAMEDI, 4 FÉVRIER 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements.... | 13 » | 24 » |
| Etranger..... | 16 » | 30 » |

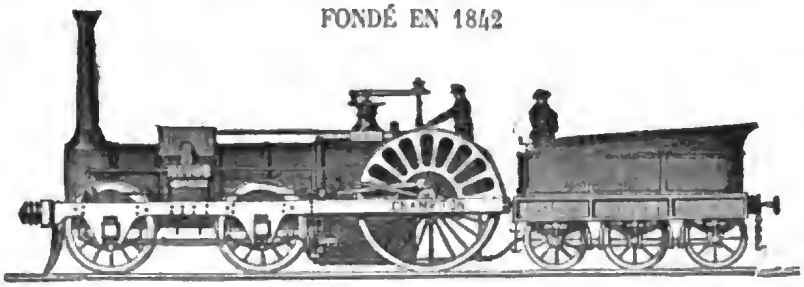
PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 franc la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### SOMMAIRE

Situation, 65. — Chemin de fer de Paris à Rouen. Assemblée générale semestrielle du 31 janvier 1854, 65. — Chemin de fer de Mulhouse à Thann, 66. — Les chemins de fer en 1853, 66. — Chemin de fer du Nord. Actions volées, 67. — Chemin de fer de Carmaux à Albi, 67. — Chemin de fer d'Orléans, 67. — Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, 67. — Résumé des recettes de la semaine, 68. — Avis aux actionnaires, 68. — Rapport à l'Empereur, 68. — Chemin de fer de Paris à Rouen. Rapport du Conseil d'administration, 71. — Chemin d'Orléans, 74. — Chemin de fer du Nord. Embranchement de Tergnier à Reims, 74. — Chemins du Midi, 75. — Chemin Grand-Central, 75. — Chemins de fer étrangers, 75. — Société des ingénieurs civils, 75. — Correspondance, 75. — Recettes, 76. — Annonces, 77 et 78. — Chronique de la Bourse, 79. — Bourse, 80.

### Situation.

La rente 3 0/0 a fermé hier jeudi à 67 35, en baisse de 2 fr. 25 sur le cours de vendredi; toutes les valeurs ont fléchi dans la même proportion. On comprend la faiblesse des cours aux approches du moment décisif qui doit donner à l'Europe la paix ou la guerre. Nous conservons toujours l'espoir que le fléau de la guerre sera conjuré par la sagesse des gouvernements. Ce serait une lourde responsabilité devant Dieu et la civilisation, que d'arrêter le mouvement si prononcé des peuples modernes vers le travail et vers la paix, et de les rejeter brusquement dans les voies de la guerre et de la révolution.

Au dix-huitième siècle, le czar Pierre arrachait les Moscovites à la barbarie, et la philosophie applaudissait au spectacle d'un souverain amenant même par la violence son peuple à la civilisation. A un siècle de distance, un successeur de Pierre donnera-t-il le triste spectacle d'un souverain s'efforçant de réagir contre cette même civilisation? Nous avons foi dans la puissance de la raison et de la justice, et nous croyons encore qu'elles triompheront. Rien n'est encore désespéré, et si plus que jamais c'est l'heure de la prudence, moins que jamais c'est l'heure du découragement.

F. Solar.

### Chemin de fer de Paris à Rouen.

#### ASSEMBLÉE GÉNÉRALE SEMESTRIELLE DU 31 JANVIER 1854.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de Rouen a eu lieu le 31 janvier 1854, sous la présidence de M. de l'Espée, dans les salles d'attente de la gare de Paris.

Le bureau était composé de MM. de Cheppe et Lassance, comme scrutateurs, et de M. Michelot comme secrétaire.

L'ordre du jour n'annonçait que les opérations ordinaires du compte-rendu du semestre; mais un intérêt particulier s'attachait aux renseignements que le rapport devait contenir sur l'état des négociations relatives à la fusion des chemins de fer de Normandie, sur les causes qui en ont retardé la conclusion, et sur l'époque plus ou moins prochaine pour laquelle on peut espérer une solution. — Le rapport du Conseil d'administration, dont on trouvera le texte plus loin, n'a répondu qu'en partie à l'attente des actionnaires.

Ce document rejette sur la situation générale des affaires et sur la crainte de l'aggraver par des concessions nouvelles, l'ajournement de fait imposé par M. le ministre des travaux publics à la fusion des lignes normandes, mais il ne donne aucun espoir d'une solution prochaine, et n'indique même pas de nouveaux efforts des Compagnies pour sortir de la situation difficile et dommageable où elles se trouvent placées.

Il nous semble cependant qu'il serait possible de sauvegarder les intérêts des actionnaires et d'obtenir du gouvernement l'autorisation nécessaire pour consommer la fusion, tout en observant, pour les entreprises nouvelles, les règles posées par la prudence et la sollicitude de M. le ministre des travaux publics.

Ne pourrait-on pas, par exemple, solliciter de nouveau la permission d'opérer de suite la fusion financière à des conditions arrêtées d'accord entre les Compagnies, sous le contrôle du ministre, envers qui les lignes fusionnées s'engageraient à exécuter les prolongements et embranchements du réseau breton aux conditions de la loi de 1842, mais seulement lorsque, la situation générale des affaires s'étant améliorée, le cours des fonds publics se serait maintenu pendant plusieurs mois au-dessus d'un chiffre déterminé?

Pour garantie des engagements à terme que les Compagnies fusionnées prendraient ainsi, elles pourraient verser en compte-courant au Trésor une somme, productive d'intérêt, que l'Etat aurait la faculté d'appliquer en attendant à commencer les travaux à sa charge dans l'exécution du réseau breton.

Une combinaison de cette nature aurait de grands avantages. Elle ne surchargerait pas la place de valeurs nouvelles dans un moment où elles sont toutes dépréciées; elle l'allégerait, au contraire, en relevant le crédit de plusieurs entreprises importantes, que leur division rend plus sensibles aux variations des cours; elle assurerait l'exécution du réseau breton, et donnerait satisfaction à des populations nombreuses et dignes d'intérêt, sans imposer de sacrifices au Trésor, dans une circonstance où il a besoin de toutes ses ressources.

Voilà ce que nous essaierions de faire à la

Digitized by Google

place des Compagnies, voilà peut-être ce qu'elles ont fait, mais ce dont le rapport lu à l'assemblée générale de Rouen ne dit pas un mot.

Les motifs de l'emprunt de 18 millions, récemment annoncé par cette Compagnie, sont exposés dans le rapport. Ils reposent sur la nécessité de transformer en un paiement immédiat de 16 millions à la Compagnie de Cherbourg, les annuités dues à l'Etat pour les avances faites au chemin de Rouen par le Trésor.

L'emprunt annoncé, quoique fait dans des circonstances défavorables, et, par suite, à des conditions très-avantageuses pour les souscripteurs, présente cependant à la Compagnie une économie annuelle de 174,052 fr. 10 c. (ou 2 fr. 40 c. par action) sur le montant de l'annuité payée au Trésor. Il est vrai que la charge de l'emprunt subsistera pendant 85 ans, tandis que les annuités dues au Trésor devaient être remboursées en trente ans. Mais il est juste de répartir, autant que possible, sur toute la durée de la concession, le poids des dépenses de premier établissement, qui profitent à l'avenir aussi bien qu'au présent.

Les résultats de l'exploitation du second semestre de 1853 étaient connus, et sont des plus brillants. Ils se traduisent pour les actionnaires en un dividende de 35 francs par action qui, joint à celui de 25 francs pour le premier semestre, élève le revenu de l'année entière à 60 francs par action.

Le dividende de 35 francs est payable à la caisse de la Compagnie depuis le 3 février.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemin de fer de Mulhouse à Thann.

Une assemblée générale des actionnaires de la Compagnie anonyme du chemin de fer de Mulhouse à Thann, convoquée extraordinairement, a eu lieu, comme nous l'avons annoncé, le lundi 30 janvier, à 3 heures, au palais Bonne-Nouvelle.

MM. Léopold Javal,
Baron Nicolas Clary,
Bornemann,

membres composant le Conseil d'administration, étaient présents à la séance.

L'assemblée a été présidée par M. le général de Hennault.

Elle a adopté les modifications aux statuts qui lui ont été proposées par le Conseil d'administration.

Tous pouvoirs ont été donnés pour réaliser ces modifications et en poursuivre l'approbation auprès du gouvernement.

Les explications de M. Léopold Javal, parlant à l'assemblée au nom du Conseil d'administration, ont donné lieu, pendant la séance, à des marques successives d'approbation de la part des actionnaires.

Ces explications ont fait ressortir la position suivante :

Le chemin de fer de la Compagnie de Strasbourg à Bâle emprunte au chemin de la Compagnie de Mulhouse à Thann le parcours depuis Mulhouse jusqu'à Lutterbach ;

L'exploitation de la ligne de Mulhouse à Thann fait l'objet de conventions qui créent entre les deux Compagnies une association et des rapports qui ne sauraient être rompus ou modifiés que de leur consentement mutuel ;

La fusion projetée aujourd'hui entre la Compagnie de Strasbourg à Bâle et la Compagnie de Paris à Strasbourg ne saurait conséquemment être réalisée sans l'aveu de la Compagnie de Mulhouse à Thann ;

M. Léopold Javal a terminé ses explications par le résumé ci-après :

« Le chemin de fer de Mulhouse à Thann » est l'aîné des chemins de fer français ; dès » 1837, la presse tout entière acclamait sa » féconde initiative.

» Jamais notre Compagnie n'a été une » charge pour le Trésor public ; la plus grande partie de nos dividendes a été employée » à l'amortissement de notre emprunt ; il ne » reste plus que 222 obligations à rembourser, et nos actionnaires doivent enfin recueillir le fruit de leur attente.

» C'est en vain qu'une autre Compagnie, » qui a d'importantes restitutions à nous » faire, et qui a jusqu'ici résisté à notre demande en règlement de compte, espère » nous livrer, sans notre aveu, à une Compagnie puissante.

» Nous en appellerons au gouvernement » et, au besoin, aux tribunaux. »

G. Lesoir.

## Les Chemins de fer en 1853.

Le *Moniteur* a publié cette semaine, et nous reproduisons plus loin, un rapport adressé à l'Empereur par M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics sur l'administration des chemins de fer en 1853.

La critique et l'éloge de ce document nous étant également interdits par les convenances et par la loi, nous nous bornerons à le résumer.

Les concessions faites ou définitivement consacrées pendant l'année 1853, représentent en longueur un développement de 2,134 kilomètres.

Les subventions accordées par l'Etat pour assurer l'exécution de plus de 500 lieues de chemins de fer se sont élevées seulement à 39,300,000 fr.

Et encore convient-il d'en déduire les garanties d'intérêt retirées et le recouvrement garanti, par substitution de débiteur, d'une somme de 19,600,000 fr. considérée comme fort compromise.

Le chiffre des subventions accordées aux chemins de fer par l'Etat, antérieurement à 1848, était de 102,482 fr.

Les subventions afférentes aux chemins concédés depuis la révolution de février jusqu'au 2 décembre 1851, ressortent à 198,910 fr. par kilomètre.

Du 2 décembre 1851 au 31 décembre 1852, les subventions aux chemins de fer se sont élevées à 102,061 fr. par kilomètre.

Pour 1853 les subventions descendent à 20,909 fr. par kilomètre.

Les études de nouveaux chemins de fer entreprises et exécutées en 1853 par les ingénieurs des ponts et chaussées comprennent, avec les variantes, un développement de 6,254 kilomètres. Les principales de ces études sont relatives :

Au réseau pyrénéen : Toulouse à Bayonne et Dax, Toulouse à Foix, Tarbes à la Garonne, Tarbes à Mont-de-Marsan, Bayonne à la Bidassoa ; environ 1,500 kilom.

Au réseau breton : Rennes à Brest, à Lorient et à Saint-Malo, Lorient à Quimper, Nantes à Napoléonville et à Lorient, 2,202 kilomètres.

Au réseau central : lignes concédées définitivement ou éventuellement à la Compagnie du Grand-Central et complément du groupe, 1,553 kilom.

L'exécution des chemins concédés à l'industrie a été poussée par les Compagnies avec une ardeur à laquelle M. le ministre des travaux publics veut bien rendre justice.

Ainsi, le chemin de Lyon pourra être livré à la circulation au mois de mai 1854, *deux ans* plus tôt que le terme fixé par le cahier des charges.

Le chemin de Lyon à Avignon sera ouvert au public, entre Avignon et Valence, au mois de mai 1854, et le surplus de la ligne à la fin de l'année ; c'est encore *deux ans* de gagnés.

La jonction de l'Est et du Nord, entre Tergnier et Reims, sera terminée en quatre ans au lieu de six ; encore *deux ans*.

Saint-Quentin à Maubeuge sera achevé en 1854.

Le chemin de Bordeaux à Bayonne, pour lequel un délai d'exécution de quatre ans avait été accordé, sera terminé en dix-huit mois et ouvert en 1854.

Châteauroux à Argenton, Moulins à Clermont, vont être incessamment achevés.

Dans l'Ouest, la section de la Loupe au Mans sera ouverte au mois de mai prochain ; on espère pouvoir pousser jusqu'à Laval dans les premiers mois de 1855.

Sur les lignes de Bordeaux à Cette et de Paris à Caen, comme sur tous les chemins dont il vient d'être parlé, une population tout entière trouve du travail et des salaires qui lui permettent de traverser sans souffrances et sans privations trop dures une saison exceptionnelle par le haut prix des choses les plus essentielles à la vie.

Ce n'est pas seulement sur les chantiers des chemins de fer que l'heureuse influence de ces grandes entreprises se fait sentir, c'est tout aussi bien dans les carrières, dans les mines, dans les forêts, dans les forges, dans les usines où se construisent les machines, les outils et tout le matériel ; c'est, par suite, dans toutes les localités où ces travaux s'effectuent, et encore dans toutes celles qui produisent les vêtements, les meubles et tous les objets consom-

Digitized by Google

més par les ouvriers travaillant pour les chemins de fer.

Grâce à l'impulsion vigoureuse imprimée à la réalisation du nouveau système de communication, la France voit approcher le moment où elle aura à sa disposition un réseau de près de 10,000 kilomètres de chemins de fer, et où elle recueillera les fruits de l'énorme capital, 2 milliards et demi, qu'elle y a consacré.

Elle n'a pas à se plaindre, d'ailleurs, des sacrifices qu'elle s'est imposés pour atteindre ce but. En 1852 le produit brut des chemins de fer en exploitation s'était élevé à 132 millions de francs. En 1853, les recettes ont atteint le chiffre de 165 millions, ou 33 millions de plus. Dans le même temps, les produits kilométriques se sont élevés de 35,712 fr. à 41,314 fr., c'est-à-dire de près de 16 0/0.

Les actionnaires ne profitent pas seuls de cet accroissement de revenus ; le pays surtout en retire d'immenses avantages, puisque les recettes des chemins de fer ne sont que le prix de services rendus. Combien la population lyonnaise, par exemple, n'eût-elle pas gagné cet hiver si le chemin d'Avignon eût été terminé et eût pu transporter les blés nécessaires à la consommation de la capitale du midi de la France! Les entrepreneurs de transport par eau, qui ont su faire prendre le change sur leur situation, et se faire considérer comme les modérateurs libres et indépendants de la voie ferrée, ont montré sur le Rhône avec quelle modération ils fixaient leurs tarifs quand ils n'étaient pas contenus par la concurrence d'un chemin de fer : non-contents d'exploiter le Trésor, en s'appliquant tout le bénéfice de l'abandon des droits de navigation, ils ont exploité le public et décuplé leur fret, tandis que les chemins de fer réduisaient partout le leur de 50 0/0. Beaux modérateurs, vraiment, qui sont arrivés à ce superbe résultat de rendre le prix du transport de Marseille à Lyon *par le Rhône* plus élevé que celui de Marseille à Lyon par mer jusqu'au Havre, et du Havre jusqu'à Chalon par chemin de fer !

L'industrie des chemins de fer ne demande pas au public de reconnaissance pour les services qu'elle rend, mais elle réclame de la justice lorsqu'il s'agit de décider entre elle et ses adversaires.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemin de fer du Nord.

*Actions volées et retrouvées par le contrôle de la Compagnie.*

Les journaux judiciaires ont rendu compte il y a quelques semaines d'un procès criminel intenté à un agent de l'administration des postes, pour détournement de valeurs mobilières, au porteur, contenues dans une lettre.

Les débats de cette affaire, terminés par la condamnation de l'agent des postes à six ans de travaux forcés, ont fait ressortir l'utilité du contrôle que les Compagnies de chemins de fer exercent sur leurs titres en exigeant le dépôt des titres eux-mêmes ou tout au moins des coupons, et en les soumettant à une vérification spéciale avant d'effectuer le paiement des coupons d'intérêts ou de dividendes.

Voici les faits :

Un sieur Aymez, cordonnier à Pontoise, adresse par la poste deux actions du Nord à un de ses correspondants, qui affirme ne pas les avoir reçues.

Les actions étant au porteur, il semblait fort difficile de les retrouver; heureusement pour lui, M. Aymez conçoit l'idée de s'adresser à la Compagnie du Nord et de lui exposer sa situation. On recherche immédiatement, à la caisse, les bordereaux de paiement du dernier coupon, et l'on constate, par les numéros et par la signature du bordereau, que le détenteur des actions était alors un M. Haussermann. M. Aymez se transporte aussitôt chez celui-ci et apprend qu'il a acheté les actions par le ministère de M. Rodrigues, agent de change. M. Rodrigues fournit, à son tour, le nom de son collègue vendeur, qui indique le nom de son client, et l'on parvient ainsi, de transactions en transactions, à découvrir que les actions volées ont été vendues, pour la première fois depuis la date du détournement, par un employé de l'administration des postes. La justice, informée, a fait ensuite son office et le coupable a été puni.

Nous sommes entrés dans ces détails, d'abord parce qu'ils peuvent être utiles à beaucoup d'actionnaires, en leur indiquant la série des démarches à faire pour retrouver des titres perdus, et aussi parce que nous tenions à faire ressortir, comme nous le disions en commençant, l'utilité du dépôt des actions ou des coupons et de leur vérification avant le paiement.

Nous avons entendu parfois des actionnaires se plaindre de ces formalités et de la double course qu'elles les obligeaient à faire; ils peuvent voir par ce qui précède que cette mesure est tout entière dans leur intérêt.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemin de fer de Carmaux à Albi.

Le gouvernement prépare un projet de concession pour un chemin de fer de Carmaux à Albi (Tarn). Voici quelles seraient les dispositions principales de ce projet :

Il est fait concession aux sieurs de Solayes père, fils et C^e^, propriétaires des mines de houille de Carmaux, d'un chemin de fer de Carmaux à Albi, aux clauses et conditions du cahier des charges.

Si, à une époque quelconque avant l'expiration des quinze premières années à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux, le gouvernement fait exécuter ou concède une ligne destinée à rattacher Albi au réseau des chemins de fer du Centre et passant par Carmaux, il aura la faculté de racheter la ligne principale du chemin de fer de Carmaux à Albi, en remboursant à la Compagnie les sommes qu'elle aura dépensées utilement pour l'établissement de ladite ligne, plus l'intérêt de ces sommes à 4 0/0 pendant un an. A défaut de justification suffisante de la Compagnie pour établir le montant des dépenses faites, il sera procédé à une estimation à dire d'experts.

Après l'expiration des quinze premières années, le prix du rachat sera réglé suivant les conditions insérées au cahier des charges. A quelque époque que le rachat ait lieu, on appliquera à la reprise du matériel mobile et des approvisionnements, les clauses stipulées dans ledit cahier des charges.

Conformément à l'article 10 de la loi du 15 juillet 1845, les concessionnaires ne pourront pas émettre, pour la réalisation de l'entreprise, d'actions ou promesses d'actions négociables, avant de s'être constitués en société anonyme dûment autorisée.

Comme pour toutes les nouvelles concessions faites depuis le Grand-Central, les actions de la Compagnie ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Il est en outre interdit à tout agent de change de se prêter à la négociation des actions ou promesses d'actions de la Compagnie, avant le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

G. Lenoir.

## Chemin de fer d'Orléans.

Si nous sommes bien informés, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans a le projet de délivrer, pour la belle saison, des cartes et des billets d'abonnement à prix réduits, pour Paris, Nantes, Bordeaux et les banlieues de ces villes.

On ne s'aurait qu'approuver ce projet, qui ne peut qu'augmenter les recettes de la Compagnie, en facilitant la circulation des voyageurs.

G. Lenoir.

## Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

La Compagnie du chemin de Saint-Rambert à Grenoble vient de remettre au ministère les plans du tracé des sections comprises entre Saint-Barthélemy et Moirans. Depuis deux mois environ, les deux sections extrêmes de Saint-Barthélemy à Saint-Rambert, et de Moirans à Grenoble, avaient été adressées au ministre. Il y a lieu d'espérer que sous peu de jours les plans de ces dernières sections seront approuvés par le gouvernement, sauf en ce qui concerne le point d'arrivée à Grenoble. Les entrepreneurs vont, en conséquence, être mis en demeure de faire des propositions pour l'exécution des travaux.

Lorsque la concession a été faite, la lon-

Digitized by Google

gueur totale du chemin avait été évaluée à environ 100 kilomètres. Les études définitives démontrent que le parcours total sera réduit à 94 kilomètres. La Compagnie est donc fondée à penser que les dépenses n'atteindront pas le chiffre des premières prévisions.

G. LENOIR.

### Recettes de la semaine.

Voici le relevé des recettes pendant la semaine écoulée. L'augmentation sur 1853 continue :

| *Lignes.* | *Recettes brutes.* | *Augment. s. 1853* | |
|---|---|---|---|
| | | *Totale* | *0/0.* |
| | 1re Catégorie. | | |
| Orléans | 776,465 » | 240,470 | 44.8 |
| | 2e Catégorie. | | |
| Nord | 661,495 » | 88,845 | 15.6 |
| Rouen | 216,494 » | 46,967 | 27.7 |
| Havre | 105,366 » | 33,248 | 46.1 |
| Lyon | 332,299 » | 25,488 | 7.6 |
| Strasbourg | 474,656 » | 128,860 | 37.2 |
| Bale | 55,751 » | 10,406 | 22.9 |
| Ouest | 96,321 » | 11,972 | 14.1 |
| Méditerranée | 179,970 » | 32,054 | 21.6 |
| St-Germain | 154,171 » | 12,150 | 8.5 |

## AVIS AUX ACTIONNAIRES.

### Opérations courantes.

#### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Graissessac a Béziers.— Assemblée générale le mardi 14 mars 1854, salle Herz. — Déposer vingt actions.

Dijon a Besançon. — Jeudi, 2 mars, assemblée générale pour examiner et recevoir les comptes annuels, entendre le compte-rendu des négociations entamées pour la fusion de Dijon avec Lyon, et délibérer sur diverses propositions soumises par le Conseil. — Déposer vingt actions.

Anvers a Gand. — Assemblée générale, le samedi 4 mars 1854, à midi, rue aux Choux, 3 bis. But de l'assemblée : lecture du rapport ; exposé du bilan, et élections.

Déposer au moins dix actions, à Bruxelles, avant le 25 février ; à Paris, 34, rue de Provence, avant le 21 février.

#### APPELS DE FONDS.

Grand-Central de France — Deuxième versement de 50 fr. par action du 10 au 25 février 1854. Intérêt dû à 4 0/0 à partir du 10 février, pour chaque jour de retard, à défaut de versement avant le 25. Echange des actions nominatives en actions définitives au porteur, libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 10 février prochain, les actions nominatives ne seront plus transférables.

Le versement ci-dessus et l'échange des titres ont lieu à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 heures à 3 heures. On paie aussi l'intérêt 4 0/0, 5 fr. par action, depuis le 1er janvier.

Caen et Cherbourg. — Versement de 150 fr. par action, le 20 février 1854.

A défaut de versement, l'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû pour chaque jour de retard.

Crédit foncier de France. — L'administration a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations foncières, que le tirage au sort de la première série, qui devra compléter le versement intégral de 1,000 fr., devant avoir lieu le 11 février prochain, ceux d'entre eux qui ne voudront pas rester exposés aux chances du sort ou qui voudront profiter de l'augmentation de l'intérêt attaché à une partie des titres, seront admis, jusqu'au 10 février, à réduire leurs engagements à une coupure de 500 fr. par promesse. Cette coupure donnera droit à la moitié du lot attribué à l'obligation totale.

Les porteurs qui useront de cette faculté auront à verser 300 fr. par promesse, dont 100 f. avant le 11 février, 100 fr. du 15 avril au 1er mai, et 100 fr. du 15 octobre au 1er novembre, avec faculté d'anticipation.

Les porteurs des promesses qui voudront réduire leurs engagements dans la même proportion, tout en conservant les conditions actuelles de prime et d'intérêt, seront admis à le faire, en profitant des délais ci-dessus indiqués.

MM. Falkenhagen, Zaleski, Hall et Ce, banquiers, rue Basse-du-Rempart, n° 25, se chargent de faire l'avance des versements de 100 f. pour ceux des porteurs de promesses qui leur déposeront leurs titres.

Messieurs les porteurs des obligations entièrement libérées sont, en même temps, prévenus que leur demande d'échange de ces obligations contre des titres 4 0/0 sera admise du lundi 13 février au 25 du même mois.

#### SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Nord.—Emission de 75,000 obligations nouvelles de 500 fr., portant 15 fr. d'intérêt, jouissance du 1er janvier 1854, et remboursables à 500 fr., en 73 annuités. L'émission sera faite à 335 francs, dont 135 payables comptant.

Les autres versements se feront comme il suit : 100 fr. le 1er juillet 1854; 100 fr. le 1er janvier 1855. On pourra souscrire par anticipation. Il sera bonifié, dans ce cas, un escompte de 3 0/0 l'an. Les obligations seront données de préférence aux actionnaires du Nord dans la proportion des actions qu'ils possèdent.

Strasbourg. — (Voir aux échanges de titres)

Paris a Rouen. — Emission de 1800 obligations de 1000 fr., remboursables à 1250 fr. en quinze annuités, et portant 50 fr. d'intérêt par an.

L'émission est faite au pair, soit au prix de 1000 fr. par obligation, dont 250 fr. payables en souscrivant.

Les autres versements se feront ainsi :

250 fr. le 15 mai 1854 ;
id. le 15 août 1854 ;
id. le 15 novembre 1854.

Le premier coupon, 5 0/0, sera payé le 1er décembre 1854.

La préférence est réservée pour cette souscription, jusqu'au 15 février, à MM. les actionnaires de la Compagnie de Rouen.

#### PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Paris a Rouen. — Depuis le 3 février 1854, paiement du dividende de 35 fr. du 2e semestre 1853, rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures, sur présentation des titres.

Mines de la Loire.—Le 1er février, paiement du coupon de 25 francs des obligations, à Paris et à Lyon, à la caisse, chez Odier, à Genève.

#### ÉCHANGE DE TITRES.

Strasbourg. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 23 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

Chemin de fer Grand-Central. — (*Voir* aux appels de fonds.)

#### AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Paris a Rouen. — Les numéros des actions tirées dans l'assemblée générale du 31 janvier, sont : 3,253 — 4,892 — 5,172 — 7,305 — 9,412 — 11,090 — 11 883 — 13,423 — 14,325 — 14,535 — 15,444 — 17,052 — 17,242 — 20,553 — 20,847 — 21.648 — 23,663 — 23,905 — 24,113 — 25,092 — 25,782 — 26,784 — 28,897 — 29,181 — 29,283 — 31,744 — 32,744 — 35,260 — 35,294 — 35,684 — 37,865 — 37,952 — 41,141 — 43,057 — 45,475 — 45,806 — 45,389 — 46,017 — 46,233 — 46,708 — 47,312 — 47,689 — 47,780 — 49,681 — 51,598 — 53,094 — 53,620 — 54,880 — 57,588 — 59,256 — 61,217 — 62,726 — 63,422 — 64,029 — 64,077 — 67,937 — 70,583 — 71,092.

Ces actions recevront, outre le dividende de 35 fr. par action, 500 fr. en numéraire, et seront échangées contre des actions de jouissance nominatives ou au porteur, conférant les mêmes droits que les actions non amorties, et donnant droit au dividende au delà de l'intérêt à 5 0/0

Remboursement et échange, rue d'Amsterdam, depuis le 3 février.

C. DEVINA.

### RAPPORT A L'EMPEREUR.

Sire,

Plusieurs lois, et notamment celles des 23 avril 1833 et 25 novembre 1850, imposent au ministre des travaux publics le devoir de rendre compte chaque année, dans des tableaux analytiques, des travaux exécutés et des résultats obtenus dans l'exercice précédent.

Il m'a paru utile de faire précéder la publication des documents relatifs à 1853, d'un exposé sommaire résumant et coordonnant les principaux faits accomplis pendant cet exercice, dans les divers services publics dont la direction m'est confiée.

Grâce à la puissante initiative de Votre Majesté et à la vive impulsion imprimée par elle à toutes les branches de l'administration, cette période a été féconde en résultats utiles.

Mais parmi les actes si nombreux et si importants accomplis dans l'année qui vient de s'écouler, il n'en est pas qui soient de nature à exercer une influence plus décisive sur la prospérité publique, que ceux qui ont eu pour objet d'étendre le réseau national des chemins de

Digitized by Google

fer. C'est par eux que je vais commencer le présent rapport.

Les faits dont je me propose d'entretenir Votre Majesté, à leur sujet, concernent les concessions, les travaux, les études et la surveillance.

*Concessions.*

Avant d'énumérer les concessions approuvées par Votre Majesté dans le cours de 1851, je lui demande la permission d'exposer les vues générales qui ont dirigé l'administration dans la préparation de ces matières délicates.

Tous ses soins ont tendu à concilier dans une équitable mesure, trois intérêts qui paraissent souvent se contredire, l'intérêt de l'État, celui des Compagnies, celui du public.

N'imposer au Trésor que les sacrifices rigoureusement indispensables, ne laisser aux Compagnies que les charges qu'elles peuvent raisonnablement supporter, éviter avec une égale vigilance les fractionnements excessifs qui les rendraient impuissantes, et les agglomérations exagérées qui mettraient le public à leur discrétion; entre les localités rivales, préférer les directions qui favorisent le plus les intérêts généraux du commerce et de l'industrie; comme le plus sûr moyen de tout compromettre serait de trop entreprendre à la fois, maintenir l'équilibre entre les dépenses et les ressources réelles du pays, en résistant avec fermeté aux impatiences même les plus légitimes, comme aux entraînements irréfléchis de la spéculation.

Tel est, Sire, le programme auquel j'avais à me conformer, bien que l'ardeur des intérêts rivaux en rende quelquefois l'exécution difficile.

Les actes dont je vais faire l'analyse montreront à Votre Majesté comment il a pu être suivi.

Au commencement de l'année 1853, au moment où des demandes, s'élevant à plusieurs milliards, encombraient mes bureaux, Votre Majesté, prenant en considération l'état du crédit et la somme des engagements contractés, prescrivit un ajournement devenu indispensable. Cette sage mesure donna aux valeurs émises le temps de se classer, et quelques mois plus tard des valeurs nouvelles purent être créées sans inconvénient. A partir de ce moment, les concessions se succédèrent avec rapidité et furent faites à des conditions de plus en plus avantageuses.

L'ensemble des lignes définitivement confiées à l'industrie privée du 1er janvier au 31 décembre 1853, présente un développement de 2,134 kilomètres, savoir :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Chemin | de Bordeaux à Bayonne, | | |
| — | de Narbonne à Perpignan, | 265 k. | |
| — | de Clermont à Lempdes, | 59 | |
| — | de Montauban au Lot, | 155 | |
| — | de Coutras à Périgueux, | 74 | |
| | | | 288 |
| — | de Lyon à la frontière suisse, | | 245 |
| — | de Saint-Rambert à Gronoble, | | 98 |
| — | de Bourg-la-Reine à Orsay, | | 15 |
| — | de Reims à Charleville et Sedan, | 104 | |
| — | de Creil à Beauvais, | 35 | |
| | | | 139 |
| — | de Saint-Denis à Creil, | | 39 |
| — | de Paris à Mulhouse, | 413 | |
| — | de Nancy à Gray, | 220 | |
| — | de Paris à Vincennes et Saint-Maur, | 24 | |
| | | | 657 |
| — | de Besançon à Belfort, | | 90 |
| — | de Laroche à Auxerre, | | 20 |
| — | de Tours au Mans, | | 94 |
| — | de Nantes à Saint-Nazaire, | | 60 |
| Reconstruction des chemins de Rhône et Loire, | | | 154 |
| | Total, | | 2,134 k. |

Au point de vue des intérêts généraux du commerce et de l'industrie, l'importance de ces chemins de fer est incontestable.

Les chemins de Bordeaux à Bayonne, de Narbonne à Perpignan, de Lyon à Genève, de Saint-Rembert à Grenoble, celui des Ardennes, celui de Paris à Mulhouse, ne sont pas seulement destinés à servir les contrées qu'ils traversent. En ouvrant de nouveaux débouchés sur l'Espagne, la Suisse, l'Italie, l'Allemagne et la Belgique, ils font faire un très-grand pas à notre réseau international, le complètent pour ainsi dire, et doivent puissamment concourir au développement de nos relations.

Le chemin de Tours au Mans vient combler une lacune regrettable qui interceptait le grand courant établi entre la Seine et la Gironde.

Celui de Saint-Nazaire termine la ligne de Paris à l'Océan.

La reconstruction des chemins de Rhône et Loire, dangereux et impraticables en grande partie, est un bienfait vivement apprécié.

Les chemins de Montauban au Lot, de Clermont à Lempdes, de Coutras à Périgueux, formant les premières sections du Grand-Central, traversent des contrées très-riches en matières premières, et qui possèdent des établissements métallurgiques nombreux. Le décret qui les consacre a été accueilli par les populations du Centre et du Midi avec les témoignages de la plus profonde reconnaissance, comme étant le signal d'un ère de réparation attendue depuis si longtemps.

Le chemin de Dijon à Besançon, poussé jusqu'à Belfort, avec faculté de circulation jusqu'à Mulhouse, n'aura pas seulement pour résultat d'achever la ligne de la Méditerranée au Rhin, classée parmi les plus importantes de l'Empire; elle formera, en outre, comme prolongement du chemin de Paris à Dijon, une seconde ligne de Paris à Mulhouse, qui, par sa concurrence, rendra sans danger la concentration du réseau de l'Est dans les mains de la Compagnie de Strasbourg.

Le côté financier de ces concessions marque un progrès véritablement inespéré. A aucune époque, grâce à la confiance inspirée par le gouvernement de Votre Majesté et au développement de la prospérité générale, les sacrifices de l'État n'avaient été réduits à d'aussi faibles proportions.

La plupart des lignes doivent être exécutées aux périls et risques des Compagnies, sans subvention et sans garantie d'intérêts. Telles sont celles de Montauban au Lot, de Clermont-Ferrand à Lempdes, de Coutras à Périgueux, de Reims à Charleville et Sedan, de Creil à Beauvais, de Saint-Denis à Creil, de Paris à Mulhouse, de Paris à Vincennes et Saint-Maur, de Nancy à Gray, de Besançon à Belfort, de Laroche à Auxerre, de Tours à Nantes et de Nantes à Saint-Nazaire. Bien plus, en devenant concessionnaire des lignes de Paris à Mulhouse et de Nancy à Gray, la Compagnie de Strasbourg a pris l'engagement de rembourser à l'État une somme de 12,600,000 fr. due par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, une somme de 3 millions due par la Compagnie de Montereau à Troyes, et d'exonérer le Trésor de la garantie d'intérêt antérieurement promise aux lignes de Saint-Dizier à Gray et de Strasbourg à Wissembourg.

Moyennant une simple garantie d'intérêt purement nominale, la Compagnie chargée de la reconstruction des chemins de Rhône et Loire doit rembourser à l'État une créance fort compromise de 4 millions.

Les seules concessions qui, en raison de circonstances particulières relatives soit à la faiblesse présumée des produits, soit aux difficultés d'exécution, ont imposé un sacrifice au Trésor, sont celles des chemins de Bayonne, de Perpignan, d'Orsay, de Genève et de Grenoble. L'ensemble des subventions accordées à ces chemins s'élève à 39,300,000 fr. Telle est la seule charge résultant pour l'État de toutes les opérations nouvelles appartenant à l'exercice 1853; encore serait-il juste d'en défalquer les 19,600,000 fr. montant des créances plus ou moins incertaines dont le remboursement a été garanti à l'État par les nouvelles Compagnies.

Un simple rapprochement montrera combien cette situation est favorable.

Tous les chemins de fer qui ont été concédés par le précédent gouvernement jusqu'à la révolution de février ont coûté à l'État, en moyenne, déduction faite des sommes remboursées par les Compagnies, 1 2,482 fr. par kilomètre.

Les chemins concédés depuis la révolution de février jusqu'au 2 décembre ont coûté à l'État, en moyenne, 198,910 par kilomètre.

Les chemins concédés depuis le 2 décembre 1851 jusqu'au 31 décembre 1852 ont coûté à l'État, en moyenne, 402,061 fr. par kilomètre,

Tandis que les 2,134 kilomètres concédés du 1er janvier au 31 décembre 1853, pour l'exécution desquels l'industrie privée doit dépenser 460 millions, n'imposent à l'État qu'une charge moyenne de 20,909 fr. par kilomètre, c'est-à-dire 81,152 fr. de moins que l'année précédente. Il en résulte pour l'ensemble des dernières concessions, entre l'année 1852, déjà bien en progrès, et l'année 1853, une différence totale au profit de l'État de près de 150 millions.

Cette immense amélioration, accomplie en un an, après la proclamation de l'Empire, est le témoignage le plus éclatant de la confiance inspirée au pays par l'Empereur, et de l'incroyable développement du crédit public qui en a été l'heureuse conséquence.

L'empressement des capitaux a été tel, que, loin de les exciter, j'ai dû m'appliquer constamment à les contenir pour renfermer dans des limites raisonnables l'émission des affaires nouvelles.

Grâce à cette réserve, commandée par l'expérience du passé, j'ai la confiance que les entreprises de chemin de fer engagées jusqu'à ce moment se poursuivront régulièrement, et qu'elles pourraient traverser même des jours difficiles. Voulant, autant que possible, moraliser la spéculation, et lui donner pour base des engagements sérieux, j'ai, suivant les intentions de Votre Majesté, exigé des nouvelles Compagnies le versement préalable des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action. Cette mesure prévoyante porte aujourd'hui ses fruits. La plupart des Compagnies, en raison de ce versement, se trouvent, dès ce moment, en possession de ressources suffisantes pour entreprendre ou continuer leurs travaux, et faire face, pendant longtemps, aux engagements qu'elles ont contractés. Ainsi pourront se trouver prévenus ces revirements subits, ces défaillances qui, à la moindre crise,

Digitized by Google

ont si souvent compromis les meilleures combinaisons.

Au surplus, ce qui justifie pleinement la confiance du public, c'est que le revenu des chemins de fer en exploitation s'accroît, d'année en année, dans une proportion considérable, et qu'il constitue l'un des meilleurs placements qu'on puisse offrir aux capitaux privés. En 1852, il était de 132 millions; en 1853 il s'est élevé à 165 millions, soit dans une seule année une augmentation de 33 millions. Cette augmentation n'est pas due seulement à l'extension qu'a reçue notre réseau par l'ouverture de sections nouvelles, elle provient surtout de l'activité croissante du mouvement commercial. Il résulte, en effet, des relevés comparatifs faits par mon administration que le revenu kilométrique, qui, en 1852, était de 35,742 fr., s'est élevé, en 1853, à 41, 314 fr. Les produits des chemins de fer augmenteront de plus en plus, l'expérience ne permet plus d'en douter, à mesure que ces moyens merveilleux de communication, agissant de proche en proche, transformeront, par la force des choses, les habitudes des populations les plus sédentaires.

Permettez-moi, Sire, avant de finir sur ce point, de dire à Votre Majesté quelques mots sur les principes qui ont présidé au groupement des chemins de fer et au choix des concessionnaires. Il fallait éviter deux inconvénients également graves, ou une division excessive ou une concentration exagérée des concessions.

Le morcellement pouvait, en créant une concurrence entre des lignes tracées dans la même direction, compromettre le succès des deux entreprises et aboutir à la ruine de l'une d'elles; en multipliant leurs frais généraux, augmenter les prix de transport; en nécessitant l'établissement de services distincts, compliquer l'exploitation, et entraver en définitive la circulation.

Pour obvier à ces dangers, le gouvernement a autorisé certaines Compagnies à réunir à leur ligne celles qui n'en étaient que des prolongements ou embranchements, et constituaient des annexes naturelles et, en quelque sorte, obligées. Par suite du même principe, on a concédé à des Compagnies, déjà propriétaires de grandes lignes, les embranchements et prolongements ou chemins nouveaux destinés à desservir les mêmes régions. On a par là évité les rivalités ruineuses; on a simplifié l'exploitation, diminué les frais; on a pu stipuler à la fois des conditions meilleures pour le public et pour le Trésor, et utiliser, pour l'extension plus rapide du réseau, la situation des Compagnies qui, par leur puissance et leur crédit, devaient plus facilement appeler à elles les capitaux nécessaires.

Mais il fallait ne jamais perdre de vue qu'en définitive les chemins de fer sont établis pour le public, et par suite se tenir en garde contre la concentration dans quelques mains d'un trop grand nombre de moyens de transport, lorsque cette concentration pouvait avoir pour résultat de créer, au profit de certaines Compagnies, un monopole redoutable, et tourner au préjudice du commerce et de l'industrie. C'est dans cette pensée que le gouvernement a dû refuser d'accueillir des propositions tendant à réunir les lignes d'Orléans et du Centre avec celles de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée. Il a voulu maintenir entre les deux chemins de fer la concurrence qui existe de temps immémorial entre la route du Bourbonnais et celle de la Bourgogne, pour les communications avec Lyon et la Méditerranée. Il a également refusé d'approuver les arrangements préparés entre la Compagnie du chemin de Lyon à Avignon et la batellerie du Rhône, afin que cette dernière continuât d'être le modérateur libre et indépendant de la voie ferrée.

C'est ainsi que le gouvernement, Sire, en appliquant dans une juste mesure les deux principes de la *concentration*, qui assure le succès de l'exploitation et de la *division* qui maintient une utile concurrence, les a fait servir tous deux à l'intérêt général.

*Études.*

Pendant qu'elle assurait ainsi par des concessions l'achèvement prochain du réseau national, l'administration, s'inspirant de la haute pensée d'équité qui anime Votre Majesté, s'est préoccupée des moyens d'étendre le bienfait des chemins de fer aux parties du territoire qui, par les difficultés du sol ou par l'infériorité de la production, paraissaient devoir en être encore longtemps privées. Dans ce but, une commission spéciale, chargée par mon prédécesseur d'étudier les conditions les plus économiques de construction et d'exploitation, a fait connaître les limites auxquelles on devait s'arrêter pour les pentes, les courbes, le poids des rails, etc. Ces conditions générales étant posées, j'ai fait entreprendre des études pour le tracé d'un système de chemin de fer dans nos départements des Pyrénées, de la Bretagne et du Centre. Ces études ont été activement poursuivies pendant la campagne de 1853, soit sur les lignes concédées définitivement ou éventuellement à la Compagnie du chemin Grand-Central, soit sur des projets de prolongements ou embranchements destinés à rattacher à notre système général des voies ferrées des portions étendues de territoire. Les difficultés du sol et les réclamations des localités ont nécessité l'étude de variantes nombreuses sur les différentes lignes, et, en définitive, les tracés sur lesquels a porté ce travail préliminaire représentent un développement total de 1,553 kilomètres.

Quant au réseau breton, les études entreprises sur les lignes de Rennes à Brest, à Lorient et à Saint-Malo, de Lorient à Quimper, de Nantes à Napoléonville et à Lorient, ont porté sur une longueur totale de 2,202 kilomètres, y compris les variantes.

Enfin les études des chemins de fer pyrénéens, qui comprennent les lignes de Toulouse à Bayonne, avec embranchement sur Dax, de Toulouse à Foix, de Tarbes à la Garonne, de Tarbes à Mont-de-Marsan, de Bayonne à la Bidassoa, et la recherche des passages de France en Espagne, ont porté sur 1,500 kilomètres environ: ce qui donne un total de longueurs étudiées en 1853, de 6,254 kilomètres.

L'administration pourra ainsi se prononcer en connaissance de cause, toutes les prétentions ayant été entendues et discutées, sur les tracés qui lui paraîtront répondre le mieux aux intérêts généraux du pays.

*Exécution.*

Deux grands intérêts commandaient la prompte exécution de nos chemins de fer, ou du moins l'achèvement des lignes principales du réseau. Il fallait, en premier lieu, en faire jouir au plus tôt les populations et faire disparaître entre des localités importantes une inégalité préjudiciable pour celles qui n'étaient pas encore desservies; il fallait, en second lieu, rendre, sans retard, productifs les capitaux si considérables qui restaient immobilisés jusqu'à la mise en exploitation des lignes auxquelles ils avaient été consacrés.

Dans cette pensée, l'Etat s'est efforcé d'obtenir des concessionnaires la réduction des délais qui leur avaient été assignés par leurs cahiers des charges, et je dois, Sire, reconnaître que les Compagnies ont mis le plus louable empressement à seconder, en cela, les vues de l'administration, et que, grâce à l'activité déployée par elles sur plusieurs lignes, l'époque assignée pour l'ouverture sera devancée.

Ainsi, le chemin de Paris à Lyon, qui, aux termes du cahier des charges, ne devait être terminé qu'au 5 janvier 1856, sera, j'ai lieu de l'espérer, livré à la circulation au mois de mai prochain.

La Compagnie de Lyon à Avignon ne s'était engagée primitivement à ouvrir sa ligne qu'au 3 janvier 1856; elle s'était depuis obligée à la livrer au mois d'avril 1855: je puis annoncer aujourd'hui à Votre Majesté que l'ouverture aura lieu entre Avignon et Valence au mois de mai prochain, et pour le surplus de la ligne, avant la fin de l'année courante.

Ainsi, deux ans avant l'époque fixée par les cahiers des charges, la ligne entière de Paris à la Méditerranée, qui doit mettre en communication l'Europe occidentale avec deux vastes continents; la capitale de l'empire avec nos départements les plus éloignés; deux grands ports maritimes et nos possessions algériennes; cette grande voie, la première de toutes dans l'ordre d'importance, qui a été si longtemps tenue en échec par les luttes parlementaires, va être prochainement ouverte à la circulation.

La section de Tergnier à Reims, qui ne devait être achevée que dans un délai de six années, le sera en quatre ans; la ligne de Saint-Quentin à Maubeuge et à Charleroi sera terminée dans le courant de 1854, et ouvrira ainsi une nouvelle voie entre l'Allemagne et la France.

Sur la ligne du Centre, les prolongements dont l'exécution, par suite de circonstances imprévues, avait été ralentie, seront incessamment terminées entre Châteauroux et Argenton, entre Moulins et Clermont.

Le chemin de Bordeaux à Bayonne, qui devait être exécuté en quatre années, le sera en dix-huit mois.

Sur la ligne de l'Ouest, le chemin sera livré au public jusqu'au Mans au mois de mai prochain, et prolongé jusqu'à Laval dans les premiers mois de 1855.

Des chantiers organisés sur les lignes de Caen et Cherbourg, et de Bordeaux à Cette, occupent utilement un grand nombre de bras et sont, pour les populations, une ressource précieuse pour faire face aux rigueurs de la saison et à la cherté des subsistances.

Sur d'autres points, on n'attend pour mettre la main à l'œuvre, que la fin des conférences établies avec le génie militaire.

Enfin, Sire, le chemin de Ceinture autour de Paris est entièrement terminé et va être ouvert à la circulation. Il serait superflu de faire ressortir ici l'utilité au point de vue du commerce, et au point de vue plus élevé de la défense du territoire, d'une ligne qui permet au wagon chargé à Bordeaux ou au Havre, de se rendre à Strasbourg ou à Marseille sans quitter le rail et sans que la marchandise ait à subir ni camionnage ni transbordement intermédiaire; qui permet de concentrer tout le matériel de notre réseau sur la ligne conduisant à celle de nos frontières qui serait menacée, et de transporter en deux jours une armée empruntée à nos garnisons du Centre et du Midi, avec son artillerie et ses bagages.

En résumé, le gouvernement, avec l'aide des ingénieurs du corps impérial des ponts et chaussées, qui ont fait preuve à la fois de tant de

Digitized by Google

savoir et de dévouement, avec le concours si digne d'éloge des Compagnies, a rapidement avancé l'achèvement de l'œuvre éminemment nationale dont j'ai l'honneur d'entretenir Votre Majesté.

*Surveillance.*

Mais là ne se bornaient point le devoir et l'action du gouvernement. Après avoir dirigé les études, préparé les projets, pourvu à l'exécution des chemins, il y avait, dans un intérêt d'ordre et d'humanité, à exercer sur les exploitations un contrôle assidu. Pénétrée de l'importance des obligations de cette double mission de progrès et de préservation lui impose, l'administration, tout en laissant aux Compagnies la responsabilité qui leur appartient et la liberté d'action nécessaire pour que cette responsabilité reste entière; l'administration, dis je, s'efforce constamment d'assurer par des mesures générales la régularité des transports et la sécurité des personnes.

Aussi, vivement préoccupé des nombreux accidents qui ont signalé la fin de l'année dernière, j'ai réuni, sous ma présidence, une commission chargée de faire une enquête générale sur le service des chemins de fer et de rechercher les moyens de prévenir, autant du moins que le permettra l'état actuel de la science, le retour des malheureux événements que nous avons eu à déplorer. Cette enquête, la plus complète qui ait jamais été faite dans aucun pays, se poursuit activement. Il a été fait appel à toutes les lumières; les Compagnies concessionnaires et les agents du contrôle et de la surveillance se sont entendus sur tous les détails de l'exploitation, et l'administration, j'en ai l'espoir, sera bientôt en mesure de prendre des dispositions importantes dans le but de garantir, autant qu'il est en elle, la sûreté des communications.

En résumé, Sire, il résulte des tableaux annexés au présent rapport, que les concessions, œuvre du précédent gouvernement, qui existaient le 24 février 1848, embrassaient une étendue de 3,542 kilom. de chemin de fer. Depuis que les destinées du pays ont été confiées à Votre Majesté, c'est-à-dire dans l'intervalle de quelques années, vous avez ajouté au réseau 5,472 kilomètres, de manière que l'ensemble des chemins concédés forme aujourd'hui un développement de 9,000 kilomètres environ, représentant une dépense totale de plus de 2 milliards et demi.

Cette œuvre gigantesque, à laquelle je remercie Votre Majesté de m'avoir associé, qui doit doter le pays d'une force de production supérieure à toutes les prévisions, marche avec la plus grande rapidité vers son achèvement. Une grande prudence dans l'admission des affaires nouvelles permettra de la terminer sans perturbation.

J'aurai l'honneur, Sire, de compléter ce rapport en rendant compte prochainement à Votre Majesté des services de l'agriculture, du commerce et des ponts et chaussées.

Je suis avec le plus profond respect,
Sire,
De Votre Majesté,
Le très-humble, très-obéissant serviteur et fidèle sujet,

*Le Ministre du commerce, de l'agriculture et des travaux publics,*

P. MAGNE.

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

*Rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires, du 31 janvier 1854.*

Messieurs,

Nous avons déjà fait connaître, à la dernière assemblée générale, le motif pour lequel le projet de fusion que vous aviez adopté n'avait pas encore obtenu la sanction du gouvernement: c'était l'étude des chemins de fer de Bretagne qui tenait sa décision en suspens, et malgré l'offre faite par le comité de fusion de se charger de l'exécution de ces chemins à des conditions qui n'auraient même pas engagé l'Etat d'une manière absolue, M. le ministre des travaux publics se refusait à une convention qui pouvait laisser quelque incertitude sur le tracé de ces chemins.

Les études commencées par le gouvernement ont été poursuivies; elles doivent être aujourd'hui terminées; mais, dans l'intervalle, des considérations d'un autre ordre, et qui tiennent à la situation générale des affaires, ont suscité de nouvelles difficultés à l'approbation de la fusion.

De nombreuses demandes de concessions nouvelles avaient été adressées au gouvernement, qui n'a pas voulu les accorder dans la crainte qu'elles ne vinssent nuire au progrès des travaux déjà en voie d'exécution. La fusion n'était pas en elle-même une affaire nouvelle puisqu'il ne s'agissait que de mettre en commun la fortune des Compagnies existantes; mais le gouvernement, voulant rattacher à la fusion la construction de plusieurs centaines de kilomètres de chemins de fer, considérait comme une entreprise nouvelle l'extension du réseau primitif.

L'incertitude dans laquelle les Compagnies sont restées pendant longtemps en attendant la décision à prendre par le gouvernement au sujet des chemins de fer de Bretagne, ne leur a pas permis d'agir isolément et de hâter la réalisation de toutes les ressources dont elles pouvaient avoir besoin dans l'avenir. Le projet de fusion reposait sur une émission successive d'obligations, et il y avait avantage à ce que cet appel au crédit fût fait par la fusion elle-même plutôt que par les Compagnies séparément et se faisant en quelque sorte concurrence. Tout acte de cette nature, fait isolément, pouvait même, jusqu'à un certain point, porter atteinte aux arrangements financiers de la fusion et à la répartition des actions nouvelles entre les quatre Compagnies.

C'est pour ces motifs que la Compagnie de l'Ouest n'a fait son emprunt que sous le coup d'une absolue nécessité; que la Compagnie de Caen et de Cherbourg n'a fait un appel de fonds que quand son premier versement a été épuisé; que votre Compagnie elle-même n'a aujourd'hui recours à l'emprunt que parce que le progrès des travaux de la ligne de Caen la met dans l'obligation d'acquitter la subvention de 16 millions que l'Etat paie à cette Compagnie au moyen des annuités que votre Compagnie a souscrites en règlement des prêts de l'Etat.

Certes cette incertitude a causé un dommage réel aux Compagnies intéressées, mais elles n'ont rien négligé pour le faire cesser. Les Conseils d'administration n'ont pas changé d'opinion quant à la fusion et à ses avantages; les motifs qu'ils ont fait valoir devant les assemblées générales pour obtenir l'approbation de ce projet conservent encore toute leur force.

Malgré l'insuccès des efforts qu'ils n'ont cessé de tenter pour réaliser la fusion, les Conseils d'administration n'ont pas abandonné leur œuvre, et par une récente délibération du Comité de fusion, il a été décidé que tout en laissant les Compagnies intéressées libres de pourvoir aux nécessités de leur propre situation, il leur serait recommandé de prendre autant que possible en considération les convenances de la fusion, dans les mesures que ces Compagnies seraient forcées d'adopter.

C'est ainsi que l'emprunt fait par la Compagnie de l'Ouest n'est qu'une anticipation sur l'emprunt que la fusion elle-même aurait dû faire. La même observation s'applique à l'emprunt que vous faites aujourd'hui.

Le versement que la Compagnie de Caen et de Cherbourg demande à ses actionnaires pourrait seul être considéré comme une combinaison nouvelle et en dehors de la fusion: mais cette Compagnie, qui n'a encore réalisé qu'un cinquième de son capital, ne pouvait avoir recours à la voie de l'emprunt.

Nous avons un autre motif pour regretter que la fusion n'ait pu s'accomplir; c'est qu'elle eût facilité le règlement et la distribution d'une somme provenant de prélèvements faits antérieurement sur votre exploitation pour l'amortissement de vos actions, et d'une somme devenue disponible par suite du règlement des prêts de l'Etat. La plus grande partie de cette somme est représentée par des immeubles et par des valeurs dont la fusion eût acquitté le prix, et dont la réalisation serait par trop désavantageuse aujourd'hui. Ainsi les choses doivent rester en l'état; mais ces valeurs prélevées sur votre exploitation demeurent sa propriété et ne peuvent être confondues avec le compte d'établissement ni absorbées en totalité ou en partie par les dépenses de ce compte.

L'emprunt que nous faisons aujourd'hui était prévu depuis longtemps. Dès l'assemblée du 30 juillet 1847, nous avons dû vous demander et vous nous avez donné l'autorisation nécessaire pour remplacer successivement par une sorte de dette flottante les paiements annuels à faire à l'Etat en acquit de ses prêts; les titres de cette dette flottante devaient être ultérieurement consolidés au moyen d'un emprunt. Nous n'avons ni créé ni mis en circulation des engagements de cette nature, mais nous avons souscrit à l'Etat des annuités correspondantes aux époques de remboursement de ses prêts, et en y comprenant les intérêts; les annuités échues ont été exactement acquittées au moyen de prélèvements faits sur les produits de votre exploitation.

L'Etat a disposé des annuités non échues en faveur de la Compagnie de Caen et de Cherbourg à la condition qu'elles seraient escomptées par vous de manière à ce que la subvention de 16 millions accordée à cette Compagnie fût réalisée suivant le progrès de ses travaux. C'est là toute votre coopération à l'exécution de la ligne de Caen et de Cherbourg. Vous n'avez pas oublié que dans d'autres temps vous nous aviez autorisés à offrir le paiement d'une subvention directe de 3 millions pour obtenir l'embranchement de ce chemin sur le vôtre.

Dans les 18 millions que vous empruntez est, en outre, comprise une somme de 1,500,000 fr. pour le chemin de fer de Ceinture, à la dépense duquel vous nous avez autorisés à contribuer.

Nous avons rendu compte à l'assemblée générale du 27 janvier 1852, de la convention passée avec l'Etat pour l'exécution du chemin de Ceinture. Par suite de cette convention, votre

Digitized by Google

part contributive dans l'exécution des travaux do la ligne qui devaient être exécutés par l'Etat, s'élevait à 1 million; vous avez approuvé cette dépense, ce qui, avec la part contributive des quatre Compagnies, constituait pour le chemin de fer de ceinture, un capital de 5 millions. Mais depuis, le conseil d'Etat, en examinant les statuts du syndicat du chemin de fer de Ceinture, a pensé que les Compagnies n'ayant constitué le capital primitif que de leurs parts contributives dans la construction de la voie, ne justifiaient ni d'un fonds de réserve ni d'un capital suffisant pour satisfaire aux dépenses de premier établissement mises à leur charge.

C'est par suite de cette observation que nous vous proposons d'ajouter une somme de 500,000 fr. au million que vous avez déjà voté, et que nous comprenons le chemin de fer de ceinture pour 1,500,000 fr. dans l'emprunt de 18 millions.

Nous avons la satisfaction de vous annoncer que les produits do l'exploitation d'une section du chemin de Ceinture figurent déjà dans vos recettes pour un chiffre de 32,300 fr. 65, équivalant à l'intérêt à 5 0/0 de votre part déjà réalisée dans la dépense, ce qui vient s'ajouter aux avantages indirects qui résultent ponr vous de ce chemin.

Le Conseil d'Etat a, on outre, demandé que la convention passée avec l'Etat pour le chemin de fer de Ceinture fût ratifiée dans la même forme par toutes les Compagnies, et à cet effet, indépendamment du nouveau crédit de 500,000 fr. à ouvrir, nous vous proposons les résolutions suivantes.

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport, l'assemblée générale approuve et ratifie :

1° La convention provisoire pour la concession du chemin de fer de Ceinture, passée, le 10 décembre 1851, entre S. Exc. M. le ministre des travaux publics et les quatre Compagnies anonymes concessionnaires des chemins de fer de Paris à Rouen, do Paris à Orléans, de Paris à Strasbourg et du Nord;

2° La demande en autorisation do société anonyme ponr l'exploitation du chemin do fer de Ceinture, présentée à S. Exc. M. le ministre de l'agriculture et du commerce, le 29 octobre 1852, au nom des quatre Compagnies sus-désignées ot de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, par les membres délégués à cet effet des conseils d'administration desdites Compagnies;

3° Le projet de statuts destiné à régir cette Société anonyme, tel qu'il a été arrêté sons la date du 21 avril 1853, par les représentants des Compagnies sus-désignées et transmis au Conseil d'État par S. Exc. M. le ministre do l'agriculture et du commerce.

L'assemblée générale donne, en outre, tous pouvoirs an Conseil d'administration à l'effet de consentir aux modifications qui pourraient être demandées par le gouvernement dans les statuts projetés, notamment en ce qui touche l'augmentation du fonds social.

L'emprunt aura pour résultat de répartir sur quatre-vingt-cinq ans le remboursement des prêts de l'Etat qui devait avoir lieu en vingt-six années; et malgré l'augmentation du taux de l'intérêt, la charge annuelle qui pèse actuellement, de ce chef, sur votre revenu, sera diminuée de 174,052 fr. 10.

Quant au taux d'émission de cet emprunt, nous avons dû le calculer d'après l'état du crédit. C'est à vous d'ailleurs que les obligations de cet emprunt sont offertes de préférence.

## CONSTRUCTION ET ÉTABLISSEMENT.

Le chiffre total de la dépense du compte de la construction et de l'établissement s'élevait, au 30 juin dernier, à 67,437,829 96

Depuis il a été dépensé fr. 385,115 19.

Savoir :

*Dépenses générales.*

| | | |
|---|---|---|
| Négociation d'obligations do l'emprunt de 1845, et frais d'hypothèque, | 3,394 97 | |

*Terrains.*

| | | |
|---|---|---|
| Acquisitions aux Batignolles, à Maisons, Triel et Meulan, | 46,444 27 | |

*Travaux de la voie.*

| | | |
|---|---|---|
| Dépenses pour la télégraphie, et matériaux employés sur la ligne, | 5,677 70 | |

*Gares et stations.*

| | | |
|---|---|---|
| Travaux aux gares de Paris, des Batignolles, de Poissy, de Meulan, de Triel et do Rouen, | 18,951 25 | |

*Matériel.*

| | | |
|---|---|---|
| Matériel fixe, | 1,500 » | |
| Matériel roulant : Construction de 100 wagons à marchandises, et modification de 17 wagons, | 309,180 » | |
| | 310,680 » | |
| Total égal, | 385,115 19 | |
| Il vous est rentré pendant ce semestre : | | |
| Pour revente de terrains, | 4,140 » | |
| Pour remboursement do dommages causés par l'incendie aux Batignolles, | 24,838 91 | |
| Pour revente de ferrures de matériel roulant, | 1,035 90 | |
| Total à déduire, | 30,014 81 | |
| Reste, | | 355,130 38 |
| Ce qui porte le compte total des dépenses de la construction et de l'établissement au 31 décembre 1853, à | | 67,792,960 34 |

## EXPLOITATION.

### RECETTES.

L'ensemble des recettes depuis le 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1853, s'élève à fr. 6,606,929 26, savoir :

*Service de la grande vitesse.*

| | | |
|---|---|---|
| 596,833 voyag. | 2,932,091 30 | |
| Recettes supplémentaires, | 23,758 10 | |
| 1,828,893 kil., excédant de bagages, | 117,899 15 | |
| 9,369,463 kil., marchandises, | 442,576 30 | |
| Voitures et bestiaux, | 27,009 75 | |
| Trains spéciaux | 25,725 60 | |
| Service de la poste, | 102,183 90 | |
| Factage et magasinage, | 14,732 95 | |
| Total de la grande vitesse, | | 3,735,980 05 |

*Service de la petite vitesse.*

| | | |
|---|---|---|
| 245,427 tonnes marchandises, | 2,432,496 55 | |
| Voitures et bestiaux, | 54,859 30 | |
| Magasinage, | 15,274 20 | |
| Total de la petite vitesse, | | 2,502,630 05 |
| Total de la grande et de la petite vitesse, | | 6,238,610 10 |

*Recettes diverses.*

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts des fonds disponibles ot intérêts divers, | 133,808 16 | |
| Loyers. — Recettes diverses, | 234,541 » | |
| Total des recettes diverses, | | 368,349 16 |
| Total général des recettes, | | 6,606,929 26 |

Voici comment les recettes proprement dites de l'exploitation se sont réparties dans ces six mois :

| | |
|---|---|
| Juillet, | 1,053,854 95 |
| Août, | 1,288,059 90 |
| Septembre, | 1,180,368 25 |
| Octobre, | 1,032,591 75 |
| Novembre, | 851,322 05 |
| Décembre, | 832,413 20 |
| Recettes diverses, | 368,319 16 |
| Somme égale, | 6,606,929 26 |

### DÉPENSES.

L'ensemble des charges et dépenses de l'exploitation s'élève à fr. 3,661,947 96, savoir :

*Charges de l'exploitation.*

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts ot remboursemont des prêts de l'Etat, | 513,094 14 | |
| Intérêts et remboursement des emprunts, | 365,826 » | |
| Péage à la Compagnie de Saint-Germain, | 442,756 75 | |
| Loyers, | 19,777 85 | |
| Total des charges de l'exploitation, | | 1,338,454 74 |

Digitized by Google

*Impôts et surveillance de l'Etat.*

| | | |
|---|---|---|
| Impôt du dixième, | 106,345 43 | |
| Droit de licence et permis, | 1,868 60 | |
| Contributions et patentes, | 13,191 27 | |
| Frais de police et de surveillance, | 9,000 » | |
| Total des impôts et frais de surveillance, | | 130,405 30 |

*Dépenses proprement dites de l'exploitation.*

| | | |
|---|---|---|
| Personnel, | 482,990 82 | |
| Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art, | 138,756 97 | |
| Entretien des bâtiments, | 34,722 10 | |
| Traction, | 949,354 96 | |
| Entretien du matériel roulant, | 266,094 52 | |
| Entretien du petit matériel et du mobilier, | 23,443 26 | |
| Eclairage, | 34,857 08 | |
| Chauffage, | 6,777 46 | |
| Imprimerie, | 21,034 » | |
| Papeterie, | 6,514 61 | |
| Habillement et équipement, | 14,361 24 | |
| Frais et articles divers, | 4,186 27 | |
| Subventions, | 96,014 25 | |
| Détaxes, | 8,472 15 | |
| Indemnités pour perte d'effets et avaries, | 11,850 85 | |
| Assurances, | 15,228 13 | |
| Frais judiciaires | 6,069 87 | |
| Frais généraux, | 46,758 62 | |
| Caisse de prévoyance, | 14,465 80 | |
| Total des dépenses proprement dites de l'exploitation, | | 2,178,652 96 |
| Total général des charges et dépenses de l'exploitation, | | 3,647,513 » |
| Exploitation de la ligne de Dieppe, | | 14,404 96 |
| Ensemble, | | 3,661,917 96 |
| En résumé, dans ce semestre, les recettes ayant été de | | 6,606,929 26 |
| Et les charges et dépenses de l'exploitation de | | 3,661,917 96 |
| Le bénéfice net est de | | 2,945,011 30 |

A répartir ainsi qu'il suit :

| | | |
|---|---|---|
| Prélèvement pour l'amortissement (six mois), | 12,500 » | |
| Aux actionnaires, intérêts de six mois, | 900,000 » | |
| Un dixième aux actions de fondation, | 203,251 43 | |
| Un vingtième aux administrateurs, | 101,625 56 | |
| Ensemble à déduire, | | 1,217,376 69 |
| Reste, | | 1,727,634 61 |

| | | |
|---|---|---|
| dont 108,000 fr. à attribuer à la Compagnie de Dieppe pour le dixième qui lui revient dans la portion du dividende annuel excédant 45 fr. par action de la Compagnie de Rouen, et | 108,000 » | |
| Reste, | 1,619,634 61 | |
| Il revient aux actionnaires : | | |
| Intérêts de six mois, | 900,000 » | |
| Excédant, | 1,619,634 61 | |
| Solde du dernier exercice, | 939 10 | |
| Total, | 2,520,573 71 | |

soit 35 fr. par action : ce qui laisse un solde de 573 fr. 71 pour le prochain exercice.

Le produit revenant à l'action de capital, pour ce semestre, étant de 35 fr., dans lesquels figurent 12 fr. 5 pour intérêt à 5 0/0, le dividende de l'action de jouissance sera de 22 f. 50.

| | | |
|---|---|---|
| Le dividende de | 35 » | |
| des actions de capital, joint à celui de | 25 » | |
| du premier semestre, porte le dividende | | |
| de l'année entière à | 60 » | |
| par action. | | |

Nous avons maintenant à vous présenter l'état comparatif des recettes et des dépenses pendant les deux semestres de 1852 et 1853.

Il résulte de cette comparaison que, pendant ce dernier semestre, vos recettes présentent une augmentation de 1,051,323 58
et une diminution de 18,112 84

ce qui laisse une augmentation nette de 1,033,210 74

L'augmentation porte sur dix articles, la diminution sur deux, à savoir :

AUGMENTATION.

*Service de la grande vitesse.*

| | |
|---|---|
| Voyageurs, | 197,378 20 |
| Recettes supplémentaires, | 2,888 70 |
| Excédant de bagages, | 2,513 20 |
| Marchandises, | 56,940 05 |
| Trains spéciaux, | 23,682 35 |
| Factage et magasinage, | 13,266 35 |

*Service de la petite vitesse.*

| | |
|---|---|
| Marchandises, | 595,082 60 |
| Voitures et bestiaux, | 5,569 40 |
| Magasinage, | 5,258 » |

*Recettes diverses.*

| | |
|---|---|
| Loyers, recettes diverses, | 148,774 73 |
| Total de l'augmentation, | 1,054,323 58 |

DIMINUTION.

*Service de la grande vitesse.*

| | | |
|---|---|---|
| Voitures et bestiaux, | 2,619 05 | |

*Recettes diverses.*

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts des fonds disponibles et intérêts divers, | 15,493 79 | |
| Total à déduire, | | 18,112 84 |
| Augmentation nette, | | 1,033,210 74 |

Le nombre des voyageurs s'est élevé, pendant ce semestre, à 596,833
Dans le semestre correspondant il était de 564,331

Ce qui donne en faveur du dernier exercice une différence de 32,502

Ce dernier chiffre s'applique au mouvement général des voyageurs, dans lequel figurent les trains de plaisir à prix réduits, qui ont donné 13,502 voyageurs de moins que pendant le semestre correspondant de l'année dernière.

Mais en même temps, cette diminution des voyageurs à prix réduits était de beaucoup effacée par les transports ordinaires, dont le nombre présente une augmentation de 45,751 voyageurs, qui se répartit ainsi qu'il suit :

| | |
|---|---|
| Première classe, | 9,817 |
| Deuxième classe, | 16,031 |
| Troisième classe, | 19,903 |
| Nombre égal, | 45,751 |

Cette augmentation porte principalement sur les voyageurs du parcours intermédiaire, et vient justifier les dépenses en subventions consacrées aux services de correspondance qui mettent votre ligne en rapport avec des localités que cherchent à desservir des moyens de transports rivaux.

Des excédants de bagages ont suivi le mouvement des voyageurs, et figurent pour 149,814 kilogrammes en plus.

La marchandise transportée à grande vitesse présente une augmentation de 1,774,287 kilogrammes, et un surplus en recette de 56,940 fr. 05 c., c'est-à-dire de plus de 14 0/0.

Le produit des trains spéciaux s'est accru de 23,682 fr. 35 c. à l'occasion du voyage de LL. MM. l'Empereur et l'Impératrice à Dieppe, et du transport des troupes destinées au service de leur résidence.

Enfin, au chapitre du magasinage de la grande vitesse est venue se joindre la recette du factage, dont les produits étaient portés antérieurement aux recettes diverses, déduction faite des dépenses de ce service qui rentrent aujourd'hui dans le chapitre des subventions. Cette recette forme la différence en plus de 13,266 fr. 35 c.

L'ensemble du service de la grande vitesse donne une augmentation de 296,638 fr. 85 c., réduite de 2,619 fr. 05 c., par suite du déplacement qui s'est opéré de la grande à la petite vitesse dans le transport des chevaux.

Le service des transports à petite vitesse présente une amélioration notable.

Le tonnage des marchandises s'est élevé de 70,027 tonnes au-dessus de celui du semestre correspondant.

Dans ce chiffre, les transports extraordinaires de céréales figurent pour 43,000 tonnes environ ; les 27,000 tonnes qui complètent l'augmentation se répartissent par portion égale sur le parcours direct et le parcours intermédiaire ; et dans la même proportion à la remonte et à la descente.

Nous vous avons déjà signalé l'amélioration de nos transports à la descente comme une circonstance importante, en ce qu'elle assure à votre matériel un retour utile ; nous avons la satisfaction de constater que, pendant le dernier semestre, la proportion de la descente à la remonte s'est élevée à 45 0/0 en poids, et à 41 0/0 en produit.

Le transport des bestiaux à petite vitesse a continué sa progression constante, et le produit du magasinage s'est accru naturellement

Digitized by Google

avec le développement du trafic des marchandises. Ces deux derniers articles figurent pour 10,827 fr. 40 c. dans l'augmentation des recettes de la petite vitesse dont le total s'élève à 605,910 fr.

Les deux chapitres de vos recettes diverses présentent des résultats différents.

La réduction des bons du Trésor pendant le deuxième semestre de 1853, comparé à la même période de 1852, et l'abaissement du prix des reports, ont influé directement sur le produit de vos fonds disponibles, et lui ont fait subir une diminution sensible.

Vos recettes diverses, au contraire, se sont accrues du loyer payé par la Compagnie de Cherbourg, et surtout du produit de l'exploitation du chemin de fer de Ceinture. Elles figurent pour une augmentation nette de 133,280 f. 94 c.

En résumé, les recettes de votre trafic proprement dit se sont accrues, pendant le dernier semestre, de 902,549 fr. 85 c., et l'ensemble de votre exploitation d'une somme nette de 1,033,210 fr. 74 c. ; c'est une augmentation de 19 0/0.

La comparaison des dépenses présente les résultats suivants :

*Charges de l'exploitation.*

| | | |
|---|---|---|
| **Augmentation :** | | |
| Intérêts et remboursement des prêts de l'Etat, | » | 12 |
| Péage à la Compagnie de Saint-Germain, | 62,016 | 45 |
| Loyers, | 12 | 85 |
| **Total,** | 62,029 | 42 |
| **Diminution :** | | |
| Intérêts et remboursement des emprunts (à déduire), | 856 | 50 |
| **Augmentation nette,** | 61,172 | 92 |

*Impôts et surveillance de l'Etat.*

| | | |
|---|---|---|
| **Augmentation :** | | |
| Impôt du dixième, | 7,644 | » |
| Droit de licence et permis, | 1,416 | 15 |
| Contributions et patentes, | 1,651 | 91 |
| Frais de police et de surveillance, | 3,000 | » |
| **Total,** | 13,712 | 06 |

*Dépenses proprement dites de l'exploitation.*

| | | |
|---|---|---|
| **Augmentation :** | | |
| Personnel, | 57,678 | 32 |
| Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art, | 4,512 | 26 |
| Entretien des bâtiments, | 8,320 | 36 |
| Traction, | 133,203 | 50 |
| Entretien du matériel roulant, | 58,019 | 95 |
| Entretien du petit matériel et du mobilier, | 5,875 | 03 |
| Eclairage, | 1,939 | 91 |
| Chauffage, | 1,825 | 75 |
| Imprimerie, | 358 | 96 |
| Papeterie, | 1,126 | 98 |
| Habillement et équipement, | 1,177 | 45 |
| Frais et articles divers, | 3,218 | 18 |
| Subventions, | 30,372 | 75 |
| Indemnités pour perte d'effets et avaries, | 2,072 | 40 |
| Assurances, | 18 | 81 |
| Frais généraux, | 27,529 | 05 |
| **Total de l'augmentation,** | 334,249 | 66 |
| **Diminution :** | | |
| Détaxes, 788 30 | | |
| Frais judiciaires, 10,479 58 | | |
| Caisse de prévoyance, 53 30 | | |
| Diminution (à déduire), | 11,321 | 18 |
| **Augmentation nette,** | 322,928 | 48 |
| Augmentation totale des charges, impôts et dépenses de l'exploitation, | 409,991 | 14 |
| Diminution totale (à déduire), | 12,177 | 68 |
| **Augmentation nette,** | 397,813 | 46 |

Vos dépenses présentent dans leur ensemble une augmentation qui, à l'exception de quelques chapitres, est le résultat direct du développement de votre trafic.

La différence en plus dans les charges de votre exploitation, porte sur le péage à la Compagnie de Saint-Germain, dont le chiffre s'élève avec l'importance de vos transports à l'entrée et à la sortie de Paris.

L'impôt du dixième s'est accru naturellement avec la circulation des voyageurs.

Dans vos dépenses proprement dites de l'exploitation, le personnel employé à la manutention des marchandises, la traction, l'entretien du matériel roulant, l'éclairage, le chauffage, l'imprimerie, la papeterie, les frais divers des stations, les subventions et les indemnités suivent le mouvement de votre exploitation et sont l'inévitable conséquence de sa prospérité.

Quelques-unes de ces dépenses, l'éclairage et le chauffage notamment, ont ressenti les effets de la hausse sur les huiles et le charbon.

D'autres augmentations résultent de circonstances en dehors du semestre. Ainsi, la différence au chapitre des licences et permis représente le droit de timbre sur les feuilles d'expédition des articles de grande vitesse, que vous avez dû acquitter jusqu'au jour où cette question a été résolue à votre avantage.

Des travaux indispensables, exécutés à la gare de Meulan, sont venus grossir le chiffre des dépenses de la voie et des bâtiments. Le ralti même passé pour l'entretien des bâtiments, a été l'objet d'une augmentation de prix équitable, introduite dans l'intérêt de sa bonne exécution. Le chapitre du petit matériel a soldé le prix d'acquisition d'une machine plus perfectionnée pour la fabrication des billets. L'habillement a été l'objet de renouvellements qui ne pèsent qu'accidentellement sur ce semestre.

Quant aux subventions, elles comprennent la dépense du service du factage qui, pendant l'exercice correspondant, se déduisait de la recette, et qui figure aujourd'hui, pour ordre, dans ce chapitre, mais dont l'atténuation se trouve dans l'augmentation de recette afférente au chapitre du factage et du magasinage de la grande vitesse.

Enfin, les frais généraux ont eu à supporter, d'une part, des indemnités accordées à des employés qui ont cessé leurs fonctions par suite de modifications introduites dans un de vos principaux services, et, d'autre part, les allocations qui avaient pour but de venir en aide aux employés les moins rétribués de votre ligne, et de ramener, en leur faveur, le prix du pain à la taxe uniforme de 35 centimes le kilogramme.

Nous avons pensé que ces dépenses extraordinaires recevraient votre assentiment.

Les diminutions de dépense portent sur les détaxes et sur les frais judiciaires, qui s'étaient trouvés grevés, l'année dernière, du solde des frais résultant du procès que vous avez gagné contre les mariniers de la Seine.

En résumé, l'accroissement de vos frais d'exploitation est de 322,928 fr. 48 c. pour une augmentation de recettes de 1,051,323 fr. 58 c. ; et la dépense proprement dite de votre exploitation ne s'est élevée qu'à 32. 9 0/0 de vos recettes. C'est la proportion la plus faible à laquelle soient descendus vos frais d'exploitation.

Nous plaçons également sous vos yeux le tableau comparatif des recettes et des dépenses pendant les années 1852 et 1853. Les résultats de cette comparaison sont analogues à ceux du semestre, et les observations que nous venons de vous présenter à l'occasion du dernier exercice, se reproduisent presque entièrement pour l'année entière.

Si vous approuvez la répartition du dividende de 35 fr. par action, il sera payé à la caisse de la Compagnie, à dater du 3 février prochain.

## Chemin d'Orléans.

On lit dans le *Mellois* :

« Les travaux de terrassement du chemin de fer de Poitiers à la Rochelle sont commencés dans le département des Deux-Sèvres, sur le territoire de la commune de la Mothe-Saint-Heray, arrondissement de Melle.

» Tout fait présager que cette nouvelle voie ferrée sera promptement exécutée au grand avantage de tous les intérêts du pays. »

On écrit de Paris au *Phare de Nantes* que l'administration du chemin de fer de Paris à Orléans et à Nantes vient de soumettre au ministre les avant-projets de construction du chemin de fer de Nantes à Saint-Nazaire, sur lesquels les enquêtes vont être prochainement ouvertes. Ce prolongement aura une longueur de 60 kilomètres environ.

La pose des rails sur la seconde voie du chemin de fer d'Orléans, est terminée d'Angoulême à Poitiers.

## Chemin de fer du Nord.

EMBRANCHEMENT DE TERGNIERS A REIMS.

Nous avons quelques nouvelles du chemin de fer de Tergniers à Reims. Les avant-projets communiqués à la préfecture de l'Aisne, il y a quelques jours, ont été envoyés à Paris, pour y être revêtus de l'approbation ministérielle indispensable avant qu'on arrive à la formalité de l'enquête. Nous apprenons, par une lettre de Paris, que la Compagnie du Nord annonce pour prochainement l'adjudication des terrassements entre Coucy-les-Eppes et Reims ; elle ferait aussi, l'été, prochain, les ponts sur l'Oise et les canaux Crozat et de la Sambre. On sait que les travaux de terrassement de La Fère à Laon et de Laon à Coucy-les-Eppes n'ont aucune importance.

Digitized by Google

### Chemin du Midi.

Nous sommes heureux d'avoir à constater l'activité inouïe que la Compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne déploie dans la construction de la ligne de Bordeaux à Cette.

En ce moment, plus de six cents ouvriers sont occupés sur divers points entre Montauban et Montbartier. Plusieurs chantiers sont encore ouverts entre Lalande et Grizolles.

Les communes, comprenant les avantages immenses qu'une livraison à l'amiable procurait au pays, ont, d'un accord unanime, donné leur consentement à la prise de possession des terrains, entre autres Montauban, Bressols, Montegh, La Villedieu, Castelsarrasin, etc. Entre le Lhers et Montlaur, un très-petit nombre de propriétaires refusent encore d'accepter les offres de la Compagnie.

(*Journal de Toulouse.*)

### Chemin Grand-Central.

La Compagnie du Grand-Central vient de décider qu'un directeur à la résidence de Lyon serait chargé du service du chemin de la jonction de Rhône et Loire dont elle est aujourd'hui propriétaire. M. Bousson, ingénieur, est nommé directeur de ce service.

### Chemins de fer étrangers.

On lit dans la *Gazette du Palatinat* :

« Je puis vous donner de bonnes nouvelles sur les travaux du chemin de fer que l'on construit vers les frontières bavaroises. Les travaux sont entrepris sur six points différents; on remarque surtout une grande activité dans les environs de Bischwiller, de Haguenau, dans la forêt de Sourbourg, entre Riedseltz et Soultz, et enfin à Wissembourg même. Le travail le plus difficile, la tranchée d'Altenstadt, est presque achevé.

» Sur la première section, entre Vendenheim et Weyersheim, la voie peut déjà recevoir le ballast : il en est de même dans la forêt de Sourbourg. Partout on a pu placer des rails provisoires pour faciliter les travaux.

» La direction générale de l'établissement de la ligne est confiée à M. de Regel, ingénieur en chef de la ligne de Bâle; les constructions sont faites par un des premiers architectes de l'Alsace, M. Woyer, le même qui a élevé la belle manufacture des tabacs de Strasbourg, l'une des plus vastes de l'Europe.

» A en juger par l'état actuel des travaux, la section de Strasbourg à Bischwiller pourra être livrée à la circulation vers le commencement de l'été prochain; toute la ligne sera praticable vers le mois d'octobre. »

On écrit de Berlin, le 28 janvier, qu'on a résolu de construire un chemin de fer direct de cette ville à Leipzik.

### Société des Ingénieurs civils.

*Séance du 20 janvier 1854.*

Présidence de M. VUIGNER, Président.

L'ordre du jour appelle la discussion sur la valeur comparative des aciers français et des aciers anglais. D'après des notes recueillies au chemin de fer du Nord, il résulte que, de l'année 1846 au mois d'août 1853, la Compagnie a exclusivement employé les aciers anglais Hautsmann pour la confection des outils, barres, ciseaux, etc.; que, depuis le mois d'août 1853, des demandes ont été faites à trois usines françaises, celles de M. James Jackson et fils, MM. Jackson frères et Cᵉ et MM. Breton et Nicolon, représentants de la forge de Val-Benoist, et que jusqu'ici les produits de ces usines ont été jugés (sur de petites quantités, il est vrai) un peu inférieurs aux produits anglais.

UN MEMBRE dit que M. le directeur de la Monnaie, après de très-longs essais, a donné la préférence aux aciers français sur les aciers Hautsmann. Il dit également que, par son expérience personnelle et par des essais poursuivis pendant un an et demi, il a acquis la conviction de la supériorité des aciers Jackson sur les aciers Hautsmann. Il est vrai que ces aciers, de provenance différente, ne se travaillent pas de la même manière.

UN AUTRE MEMBRE exprime la crainte que la réduction des droits à l'importation des aciers fondus ne compromette en France cette fabrication. Il regrette d'autant plus cet abaissement de tarif, que la France peut produire aussi bien que l'Angleterre et suffire à la consommation du pays.

Jusqu'à ces derniers temps, la différence qui a existé entre la fabrication des aciers anglais et des aciers français provenait de la qualité des matières employées. Réaumur avait posé en principe que les fers français étaient de nature à faire d'excellents aciers; depuis cette époque on a suivi ces errements, et les produits fabriqués ont été constamment secondaires; mais, depuis qu'on a employé pour cette fabrication, comme on le fait en Angleterre, des fers de Suède, on a obtenu en France des résultats satisfaisants. Il n'y a pas de secret dans la fabrication de l'acier fondu; elle se compose de deux opérations : la cémentation et la fusion, qui, toutes deux, sont très-simples et sont partout les mêmes. Cette industrie a été importée en France par des Anglais, avec des ouvriers et des appareils venus d'Angleterre. La matière première (le fer de Suède) étant la même, il n'y a donc pas de raison pour qu'il puisse y avoir de différence dans les produits; le seul élément que la France ait fourni, le charbon, a été, dès l'origine, puisé aux meilleurs gîtes houillers de notre pays.

L'expérience du chemin de fer du Nord ne peut rien décider d'une manière absolue, puisque les essais comparatifs n'ont pas été faits sur des quantités importantes; et, en réponse aux documents fournis, il est donné lecture de lettres de nos principaux constructeurs et fabricants, travaillant spécialement l'acier fondu, qui toutes attestent que les aciers fondus de M. Jackson ont toujours donné de bons résultats, et que souvent ils sont trouvés supérieurs aux aciers anglais.

Le travail de l'acier exige, d'ailleurs, des soins spéciaux et minutieux; pendant longtemps nos ouvriers n'ont pas su façonner nos aciers anglais de meilleure qualité : aussi a-t-on l'habitude de n'envoyer en France que les aciers des qualités les plus douces, c'est-à-dire les plus faciles à souder ou à manipuler. Ce sont ces qualités que l'on a d'abord fabriquées en France, et aujourd'hui que l'habitude de manier l'acier s'est répandue dans tous les ateliers, la fabrication a suivi ces progrès, et elle tend à devenir en tout semblable à celle de l'Angleterre. A l'avenir, ni du côté du fabricant, ni du côté du consommateur, il n'y aura de différence; c'est ce que MM. Jackson ont parfaitement compris : aussi ont-ils poussé leur fabrication en conséquence. Leurs produits actuels rivalisent avec les meilleurs aciers anglais.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

(*La suite au prochain numéro.*)

### Correspondance.

M. J. T., à R. — N° 1, Orléans, Strasbourg, Nord, Lyon. — N° 2, Midi, Grand-Central. — N° 3, Abstenez-vous.

M. M. X., à Nancy. — N° 1, 21 fr. probablement; nous en avons bonne opinion. — N° 2, à la situation générale. — N° 3, nous le désapprouvons. — N° 4, 35 à 40 fr. environ, y compris les intérêts touchés. — N° 5, cela dépend beaucoup des événements politiques.

M. de T. (Aube). — Arbitrez contre des Midi.

M. L., au Havre. — N° 1, oui, mais elle ne vous bonifierait pas l'intérêt. — N° 2, jusqu'à ce que la Compagnie annonce la vente des actions en retard.

M. F., à Versailles. — N° 1, on ne peut indiquer les époques précises des paiements qu'après les assemblées générales. Nous vous donnerons incessamment ce que vous demandez. — N° 2, il est aussi exact que possible. Au reste, nous allons le réviser.

M. H., à Rouen. — Vos questions sont mal posées; veuillez les numéroter et les exprimer avec précision.

M. L. H. — N°ˢ 1 et 2, gardez. — N° 3, acceptez la proposition qu'on vous fait, puisque les bonnes lignes de chemins de fer rapportent aujourd'hui de 6 à 8 0/0. — N° 4, Orléans, Strasbourg, Lyon. — N° 5, oui.

M. L. F., à Ch. — N°ˢ 1, 2 et 3, l'amortissement n'a pu encore fonctionner, puisque les recettes n'ont pas couvert les dépenses. — N° 4, il l'a pris simplement à bail.

M. H. G., à Leroux. — N° 1, oui; prenez des Orléans et des Strasbourg. — N° 2, excellent. — N° 3, nous ne pouvons faire aucune concession sur notre tarif.

M. X. X. X., à Abbeville. — N° 1, oui. — N° 2, oui.

M. R., à Saint-Quentin. — N° 1, non. — N° 2, non. — N° 4, non. — N° 5, prenez des Orléans et des Strasbourg.

M. V. W., à Saint-Quentin. — N° 1, prenez les n°ˢ 1 et 5. — N° 2, oui, quand on peut lever les titres. — N° 3, oui.

M. A. C., à Saint-Mandé. — Nous donnons la préférence au n° 1.

M. A. D. — N° 1, nous ne vous conseillons pas ce placement. — N° 2, gardez. — N° 3, oui. — N° 5, arbitrez contre des Midi. — N° 5, on vous l'expédie.

M. A. M., à Fère. — 50 fr. au 10 février.

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 22 au 28 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| 66,018 voyageurs | 205,858 50 |
| Bagages, marchandises, etc. | 455,636 85 |
| TOTAL | 661,495 35 |
| Semaine correspondante de 1853. | |
| 56,424 voyageurs | 198,043 25 |
| Bagages, marchandises, etc. | 374,606 58 |
| PRODUIT total | 572,649 83 |

Recette totale du 1er au 28 janvier.

| | |
|---|---|
| 1853 | 2,446,615 61 |
| 1852 | 2,226,847 85 |
| DIFFÉRENCE | 219,767 74 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 22 au 28 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| 14,292 voyageurs | 68,450 85 |
| Bagages, marchandises, etc. | 148,043 80 |
| TOTAL de la semaine | 216,494 65 |
| TOTAL de l'exercice courant | 782,677 60 |
| Semaine correspondante de 1853 | 169 527 50 |
| Exercice correspondant de 1853 | 649,236 65 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 22 au 28 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| 9,384 voyageurs | 27,110 90 |
| Bagages, marchandises, etc. | 78,255 30 |
| TOTAL de la semaine | 105,366 20 |
| TOTAL de l'exercice courant | 2,106,501 05 |
| Semaine correspondante de 1853 | 72,117 95 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 1,655,425 25 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 22 au 28 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse } 28,513 voyageurs | 149,935 95 |
| Petite vitesse } Bagages, marchand. | 182,363 70 |
| TOTAL de la semaine | 332,299 65 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 910,592 05 |
| TOTAL | 1,242,891 70 |
| Semaine correspondante de 1853 | 306,911 20 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 1,010,852 87 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 1,317,644 07 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 16 au 22 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| 9,700 voyageurs | 20,740 40 |
| Messageries, bagages, marchandises | 35,010 86 |
| TOTAL | 55,751 26 |
| Semaine correspondante de 1853 | 45,345 15 |
| Recette totale du 1er au 22 janv. | 149,716 65 |
| Recette totale de 1853 | 145,884 38 |
| Différence en faveur de 1853 | 3,832 27 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 22 au 28 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 228,310 77 |
| Bagages, marchandises, etc. | 548,155 05 |
| TOTAL | 776,465 82 |
| Semaine correspondante de 1853 | 535,995 52 |
| Différence en faveur de 1854 | 240,470 30 |
| Recettes du 1er au 28 janvier | 2,760,326 21 |
| Recette correspondante de 1853 | 2,112,362 00 |
| Différence en faveur de 1854 | 647,964 21 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 4e semaine.

Du 22 au 28 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 170,078 95 |
| Marchandises | 304,577 34 |
| TOTAL de la semaine | 474,656 29 |
| Recettes antérieures | 1,198,633 55 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 1,673,289 84 |
| 4e semaine de 1854 | 474,656 29 |
| Semaine correspondante de 1853 | 345,796 03 |
| Différence en faveur de 1854 | 128,860 26 |

## Section de Montereau à Troyes.

Du 22 au 28 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 7,908 95 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 13,919 60 |
| TOTAL | 21,828 55 |
| Recettes antérieures | 72,061 75 |
| TOTAL | 93,890 30 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilom.)

Recettes du 23 au 29 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 7,336 voyageurs (gr. vitesse | 30,059 25 |
| (Petite vitesse) | 37,268 97 |
| TOTAL | 67,328 22 |
| Rive droite. — 20,426 voyageurs | 17,958 00 |
| Rive gauche — 13,071 voyageurs | 11,035 05 |
| TOTAL | 96,321 27 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 54,602 15 |
| Rive droite | 19,711 70 |
| Rive gauche | 10,035 30 |
| TOTAL | 84,349 15 |

Recette totale du 1er au 29 janvier 1854 :

| | |
|---|---|
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 412,731 72 |
| *Idem*, — 1853 | 370,971 60 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 15 au 21 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 65,253 80 |
| Bagages et marchandises | 113,717 15 |
| TOTAL de la semaine | 179,970 05 |
| Semaine correspondante de 1853 | 147,916 65 |
| Augmentation | 32,053 30 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 506,070 77 |
| Recette correspondante de 1853 | 435,043 15 |
| Augmentation | 71,027 62 |

## Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de janvier 1854.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 127,730. | Recettes. | 86,665 05 |
| Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest | | | 67,506 25 |
| Total | | | 154,171 30 |

Janvier 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 140,321 | Recettes | 142,020 66 |
| Différence en faveur de 1854 | | | 12,150 64 |

## Chemin de fer Léopold.

*Movimento e Incasso del mese di Dicembre* 1853, *col confronto dello stesso mese nell anno* 1852.

| | PASSEGGERI. N° | INCASSO. Lire | S. | D. |
|---|---|---|---|---|
| Da Passeggeri 1852 | 66,366 | 115,667 | 10 | » |
| 1853 | 62,682 | 116,470 | 18 | 4 |
| Da R. Dipartimenti 1852 | 1,140 | 4,631 | 7 | 8 |
| 1853 | 952 | 3,526 | 18 | 8 |
| TOTALI 1852 | 67,506 | | | |
| 1853 | 63,634 | | | |
| Bagagli, Vetture, Cavalli, Cani, Pacchi, Gruppi, ec. 1852 | | 11,994 | 5 | 4 |
| 1853 | | 15,354 | 19 | » |
| Mercanzie e Bestiami 1852 | | 41,649 | 6 | » |
| 1853 | | 62,079 | 2 | 6 |
| TOTALI 1852 | | 172,932 | 9 | » |
| 1853 | | 199,421 | 18 | 6 |

Firenze, 10 Gennajo 1854.

*Il Direttore degli Affari Sociali,*
Ubaldino PERUZZI.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations d'obligations de l'émission du 26 juillet dernier, que le troisième versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 janvier 1854.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû depuis ce jour sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er février prochain.

La caisse sera ouverte de dix heures à trois heures, dans la nouvelle gare de l'Ouest, rue Saint-Lazare, n° 124.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater du 8 janvier, la somme de 2 fr. par action, montant des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853, sera payée à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures.

MM. les actionnaires sont également prévenus que, conformément à l'art. 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 150 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie au 20 février 1854.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur.

A partir du 20 février prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

*Le Président du Conseil d'administration*,

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

SOCIÉTÉ ANONYME
DU CHEMIN DE FER DE

## MULHOUSE A THANN.

CONVOCATION DE MM. LES ACTIONNAIRES EN ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE. — Conformément aux art. 9, 17 et 24 des statuts de la Société anonyme du chemin de Mulhouse à Thann, le Conseil d'administration convoque MM. les actionnaires en assemblée générale extraordinaire pour le lundi 30 janvier 1854, à trois heures du soir, au palais Bonne-Nouvelle, à Paris.

L'assemblée aura à délibérer sur les modifications à apporter aux statuts de ladite Société.

Les mesures à prendre dans l'intérêt de la Compagnie du chemin de fer de Mulhouse à Thann, à l'occasion de la fusion projetée, sans son aveu et en violation de ses droits, entre les Compagnies des chemins de fer de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle, rendent urgentes l'assemblée présentement convoquée, MM. les actionnaires sont invités à s'y rendre exactement.

## MM. N. MONTEAUX ET FILS,

PALAIS-ROYAL, succursale boulevard Montmartre, 17, ont l'honneur de prévenir le public qu'ils paieront, comme par le passé, à l'échéance ou par anticipation, les coupons et dividendes de toutes les actions et obligations de chemins de fer, de rentes françaises, fonds espagnols, et, en général, de tous les fonds publics français et étrangers.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A STRASBOURG.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires du chemin de fer de Flesme et Saint-Dizier à Gray, que le délai d'option stipulé dans l'art. 3 du traité du 23 juillet 1853 étant expiré, les actions ne seront plus échangées désormais que contre des obligations, à raison d'une obligation pour deux actions.

COMPAGNIE DU

## CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG.

AVIS. Le décret qui homologue les statuts modifiés par suite de la convention du 17 août, ayant été publié le 24 janvier, le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les Souscripteurs des actions nouvelles, qu'à partir du 25 courant, les titres nominatifs seront remis en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, rue et place de Strasbourg, de 10 à 3 heures.

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

— L'administration a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations foncières que le tirage au sort de la première série, qui devra compléter le versement intégral de 1,000 fr., devant avoir lieu le 1er février prochain, ceux d'entre eux qui ne voudront pas rester exposés aux chances du sort et qui voudront profiter de l'augmentation de l'intérêt attaché à une partie des titres, seront admis, jusqu'au 10 février, à réduire leurs engagements à une coupure de 500 fr. par promesse. Cette coupure donnera droit à la moitié du lot attribué à l'obligation totale.

Les porteurs qui useront de cette faculté auront à verser 300 fr. par promesse, dont 100 fr. avant le 11 février, 100 fr. du 15 avril au 1er mai, et 100 fr. du 15 octobre au 1er novembre, avec faculté d'anticipation.

Les porteurs des promesses qui voudront réduire leurs engagements dans la même proportion, tout en conservant les conditions actuelles de prime et d'intérêt, seront admis à le faire, en profitant des délais ci-dessus indiqués.

MM. Falkenhagen, Zaleski, Hall et comp., banquiers, rue Basse-du-Rempart, n° 26, se chargent de faire l'avance des versements de 100 fr. pour ceux des porteurs de promesses qui leur déposeront leurs titres.

MM. les porteurs des obligations entièrement libérées sont, en même temps, prévenus que leur demande d'échange de ces obligations contre des titres à 0/0 sera admise du lundi 13 février au 25 du même mois.

## COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

MM. les actionnaires sont prévenus que le bureau des transferts sera ouvert tous les jours, de dix heures à deux heures, à compter du 25 janvier courant.

L'émission de cet emprunt est faite au pair, soit au prix de 1000 francs par Obligation, dont 250 fr. payables en souscrivant.

Le surplus sera versé aux époques suivantes :

250 fr. le 15 mai 1854;
250 — le 15 août 1854;
250 — le 15 novembre 1854;

Le premier coupon d'intérêt représentant 5 0/0 des sommes versées sera payé le 1er décembre 1854. Il sera tenu compte à la même époque des intérêts à 5 0/0 sur les versements effectués par anticipation.

La préférence pour cette souscription est réservée, jusqu'au 15 février 1854, à MM. les Actionnaires de la Compagnie de Rouen.

Par ordre du Conseil,
Le Secrétaire de la Compagnie,
ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

## DE SAINT-ÉTIENNE A LYON.

Le Conseil d'administration a l'honneur de faire savoir à MM. les Actionnaires de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, que ceux d'entre eux qui voudront retirer les titres qui leur appartiennent, le pourront faire, à partir du 1er février prochain, en s'adressant aux bureaux de l'Agence centrale de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, rue de Lille, 123, à Paris, où il leur sera remis un bordereau échangeable, contre les Titres leur appartenant, dans les bureaux de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 à 2 heures.

CHEMIN DE FER

## DE VERSAILLES (RIVE GAUCHE).

Les Liquidateurs de la Compagnie de la Rive gauche invitent les porteurs des Obligations 916 et 1035 à se présenter, avant midi, dans les bureaux de la liquidation, rue Taranne, 16, pour recevoir le remboursement desdites Obligations, dans la huitaine de ce jour, faute de quoi le montant desdites Obligations sera versé à la Caisse des dépôts et consignations, à leurs risques et périls.

Les Liquidateurs :
DE SAUVILLE, COUBIN et DE ST-ANGE.

COMPAGNIE ANONYME DES

## MINES, FOURNEAUX, FORGES ET LAMINOIRS DE LA SAMBRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que, par délibération du conseil d'administration en date du 31 décembre 1853, le dernier versement de *cent francs*, par action, devra être effectué, du 5 au 20 février prochain, à la caisse de MM. de Rothschild, frères, banquiers de la Compagnie, 21 rue Laffitte, à Paris; passé ce délai, un intérêt de cinq pour cent sera exigé des versements en retard.

Les certificats provisoires seront échangés contre des titres définitifs.

Une somme de *cinq francs* par action sera déduite du versement, pour intérêt jusqu'au 31 décembre dernier.

Paris le 20 janvier 1854.

L'un des administrateurs délégués
MARTIAL LECLERCQ.

Le président du conseil d'administration,
FRANCIS HILLS.

SOCIÉTÉ DES HOUILLÈRES,
FONDERIES ET FORGES

## DE BOUQUIES ET DE JUMEL

en liquidation. MM. les actionnaires de ladite compagnie en liquidation sont prévenus qu'une répartition de DEUX CENTS FRANCS par action a lieu au siége de la société, rue de Grammont, 21.

N. B. Apporter les titres, qui seront échangés contre des bons de liquidation.

A vendre, par adjudication et au rabais, sur la mise à prix de 30,000 fr., en l'étude de Me Sensier, notaire à Tours, le jeudi 9 février 1854

## UNE FILATURE

de chanvre, lin et étoupes, sise à Artannes, sur la rivière de l'Indre, à 12 kilomètres de Tours et à 5 de la station du chemin de fer, avec son matériel complet, sorti des ateliers de Lille (Nord), et de Leeds en Angleterre. La chute d'eau de 30 chevaux peut être doublée à peu de frais.

S'adresser à M. Plessix, agréé à Tours;

Et à Me Sensier, notaire à Tours, dépositaire du cahier des charges.

COMPAGNIE

## DES USINES MÉTALLURGIQUES

RÉUNIES DE SEPTÈMES. MM. les actionnaires sont prévenus que le nombre des actions déposées pour l'assemblée générale n'ayant pas atteint le tiers des actions émises, l'assemblée se trouve renvoyée de droit, d'après l'article 34 des statuts, à un mois de ce jour. Elle est, en conséquence, convoquée définitivement pour le ONZE février, à trois heures, chez Lemardelay, rue Richelieu, 100.

Les actions devront être déposées à partir du 20 janvier jusqu'au 1er février, au plus tard, chez MM. Allier, Grand et Ce, banquiers de la société, rue de Trévise, 14.

COMPAGNIE

## DES MINES DE LA LOIRE,

Les porteurs d'obligations do l'emprun sont informés que le coupon de 25 fr. échéant le 1er février 1854, sera payé à partir dudit jour aux caisses de la Compagnie à Paris et à Lyon, et chez MM. Lombard, Odier et Ce, banquiers à Genève.

## LÉGISLATION DE POLICE DES CHEMINS DE FER

et commissariat de surveillance administrative. — Par VICTOR NANCY, commissaire de première classe.

Cet ouvrage a reçu la haute approbation de M. le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Paris, Chaix, rue Bergère, 20, et Carilian-Gœury, quai des Augustins, 49.

Digitized by Google

COMPAGNIE DU

## CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en conformité de l'autorisation donnée au Conseil d'administration par les Assemblées générales des 30 juillet 1847 et 27 janvier 1852, une souscription est ouverte, à dater de ce jour, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, pour l'émission de 18,000 Obligations de 1000 fr. chacune, remboursables à 1250 fr. en 85 annuités, et portant un intérêt de 50 francs par an.

Ces Obligations sont destinés : 1° à remplacer les engagements souscrits au profit du Trésor, en remboursement des prêts de l'Etat, et qui doivent être remis par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Cherbourg à titre de subvention; 2° à l'acquittement des frais de construction du chemin de fer de Ceinture.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'il a été procédé, le 31 janvier 1854, en assemblée générale, au tirage au sort de 58 actions de la Compagnie, à rembourser pour l'amortissement du capital social.

Les actions dont les numéros suivent ont été désignées par le sort :

3,253 — 4,892 — 5,172 — 7,305 — 9,412 — 11,090 — 11,883 — 13,425 — 14,325 — 14,535 — 15,444 — 17,052 — 17,242 — 20,353 — 20,857 — 21,648 — 23,663 — 23,905 — 24,113 — 25,092 — 25,782 — 26,781 — 28,897 — 29,181 — 29,283 — 31,754 — 32,744 — 35,260 — 35,294 — 35,684 — 37,865 — 37,952 — 41,141 — 43,057 — 45,473 — 45,806 — 45,389 — 46,017 — 46,233 — 46,708 — 47,312 — 47,689 — 47,780 — 49,681 — 51,508 — 53,094 — 53,020 — 54,880 — 57,588 — 59,256 — 61,247 — 62,726 — 63,422 — 64,029 — 64,077 — 67,957 — 70,583 — 71,092.

Ces actions recevront, outre le dividende du deuxième semestre 1853, fixé à 35 fr. par action, 500 fr. en numéraire, et seront échangées contre des actions de jouissance, nominatives ou au porteur, conférant les mêmes droits que les actions non amorties, et donnant droit au dividende au delà de l'intérêt à 5 0/0.

Le remboursement et l'échange des titres s'effectuent au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à dater du 3 février 1854.

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
ADOLPHE THIBAUDEAU.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus que le dividende du deuxième semestre 1853, fixé par l'assemblée générale du 31 janvier 1854, à 35 francs par action, est payable à dater du 3 février courant, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures, *sur présentation des Titres.*

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
ADOLPHE THIBAUDEAU.

---

CHEMIN DE FER

## DE DIJON A BESANCON.

Le Conseil d'administration, en conformité de l'art. 34 des statuts, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'une assemblée générale est convoquée pour le jeudi 2 mars prochain, à 3 heures de l'après-midi, rue de Richelieu, 100, à l'effet de :

1° Examiner et recevoir les comptes annuels ;

2° Entendre le compte rendu des négociations entamées pour la fusion de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon et à Belfort avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, et s'il y a lieu, donner au Conseil les pouvoirs nécessaires pour conclure cette fusion, au mieux des intérêts de la Compagnie;

3° Délibérer sur les diverses propositions qui lui seront soumises par le Conseil ;

MM. les Actionnaires porteurs de vingt actions au moins soit en actions au porteur, soit en certificats de dépôt nominatifs, qui désireront assister à cette assemblée, devront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, rue Taitbout, 52, à Paris, avant le 20 février, pour retirer leur carte d'admission contre le dépôt de leurs titres.

Par ordre du Conseil d'administration,

*Le Secrétaire,*
A. GAIDE.

---

CHEMIN DE FER

## DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 14 mars prochain, à 3 heures à la salle Horz, rue de la Victoire, 48. MM. les Actionnaires, propriétaires de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter à Paris au siége de la Compagnie ; à Londres, chez MM. P. Monteaux et C°, 17, Gracechurch Street, avant le 6 mars prochain, de 10 à 4 heures, pour retirer leur cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie et chez MM. P. Monteaux et C°.

---

CHEMIN DE FER

## D'ANVERS A GAND, PAR SAINT-NICOLAS ET LOKEREN.

En exécution de l'art. 39 des statuts, l'assemblée générale se réunira samedi 4 mars 1854, à midi, au siége de la Compagnie, rue Aux Choux, 3 *bis*, afin d'entendre le rapport de l'administration, ainsi que l'exposé du bilan, et de procéder aux élections (art. 15 et 42).

MM. les actionnaires, propriétaires d'au moins dix actions, qui désireraient assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres, soit à Bruxelles, au siége de la Compagnie, avant le 25 février; ou à Paris, chez M. Léopold S. Konigswarter, 34, rue de Provence, avant le 21 février 1854.

---

## FUSÉES DE SURETÉ,

DITES MÈCHES DE MINEURS, *de MM. Bickford Davey, Chanu et C°, à Rouen.* — Les fusées de sûreté sont employées avec un grand avantage pour conduire le feu à la charge, sans le secours de l'épingletto et de la cannette, dans les travaux à la poudre des mines, carrières et grands travaux publics.

L'administration les a fait mettre à l'étude ; un rapport, écrit par M. Le Chatellier, ingénieur en chef des mines, a été inséré aux *Annales des Mines.*

Nos fusées ont obtenu la grande médaille à l'exposition de Londres.

*Fusées goudronnées.* travaux extérieurs et légèrement humides.

*Fusées blanches*, sans odeur, pour les travaux en galeries ;

*Fusées Gutta Percha*, pour le tir des mines submergées ;

*Cartouches imperméables*, pour mettre la poudre à l'abri de l'humidité.

DEPOT SPÉCIAL A PARIS.

---

## M. FICHET, MÉCANICIEN,

Rue Richelieu, 71, fournisseur breveté par LL. MM. l'Empereur et l'Impératrice; breveté d'invention de quinze ans pour ses coffres-forts inattaquables au burin et à l'épreuve du feu ; breveté pour ses serrures à combinaisons invisibles et pour serrures sans clef, ayant terminé des caisses qui peuvent défier le feu le plus violent, désire mettre le public à même de juger de l'infaillibilité de son système. A cette fin, il mettra à la disposition du public une de ses caisses dans laquelle on déposera des papiers séance tenante. La caisse sera fermée publiquement, et la clef déposée entre les mains d'une personne désignée à cet effet. Le feu sera mis au bûcher préparé à l'avance et entretenu pendant le temps voulu. Quand il sera expiré, on retirera la caisse du feu, on l'ouvrira, et l'état des papiers sera constaté publiquement.

réunion, c'est-à-dire le 23 janvier.

La production des titres pourra avoir lieu, à partir du 8 janvier, de dix heures à deux heures.

Par ordre du Conseil :

*Le Secrétaire général,*
A. NOBLET.

---

## RAILS POUR CHEMINS DE FER.

2,000 tonnes de rails et fers des premières marques du pays de Galles pour chemins de fer, à exécuter suivant les modèles de l'acheteur, pour être expédiés du pays de Galles en mars et avril prochains.

Adresser les demandes à :

G. BAILEY TOMS AND C°, commission merchants, 27, Laurence-Pountney-Lane, à Londres.

---

## AUX MARCHANDS ET GRANDS CONSOMMATEURS DE FER.

La maison de commission Bailey Toms et C°, de Londres, reçoit les commandes de l'étranger et se charge de leur exécution, aux cours du jour de la réception des ordres, tant pour les fontes de fusion que pour les fers de toute description, les barres, les rails, la tôle, etc., etc.

La maison Bailey Toms et C° donne à ses correspondants des avis particuliers sur la position des marchés à fer anglais et écossais et sur le prix de la fonte et du fer rendus au littoral français.

S'adresser à G. BAILEY TOMS AND C°, Laurence-Pountney-Lane, à Londres.

---

NOUVEAU GUIDE

## DE PARIS A BORDEAUX et dans ses environs. —

*Orné d'une Carte et de onze jolies gravures.*

Prix : Relié, 2 fr.—Broché, 1 fr. 50.

Aller de Paris à Bordeaux, c'est faire un beau voyage. On salue sur sa route de grandes villes et de beaux paysages. Au château de Savigny, on trouve le souvenir de Diane de Poitiers, l'illustre dame de beauté, nommée la plus savante des belles et la plus belle des savantes; à Etampes, c'est le nom de la duchesse d'Etampes; à Orléans, les pages historiques de Jeanne d'Arc, cette fille inspirée qui laisse sa chaumière prend une épée, et ne meurt qu'après avoir donné une couronne à Charles VII. A Chenonceaux, à Amboise, à Blois, tous les noms des grands seigneurs et des nobles dames du XVI^e^ siècle vous apparaissent, depuis la fière Catherine de Médicis jusqu'à la malheureuse Louise de Lorraine ou de Vaudemont. A Tours, c'est Louis XI et le berceau de la royauté moderne que l'on rencontre. A Poitiers, voici l'image de Mme de Montespan et de cette femme qui réussit si bien à devenir comme elle le voulait, une femme forte, Mme de Maintenon. A Angoulême, dans ces belles campagnes de la Charente, on salue le château qui vit naître le roi de la Renaissance, le roi chevalier, François I^er^. Puis, entre Angoulême et Bordeaux, voilà le fief des Vivonne, le fief des Talleyrand de Périgord, ces fiers barons avec leur orgueilleuse devise : *Rien que Dieu.* Enfin, nous voici à Bordeaux, dans cette métropole du commerce, fille des colonies. et patrie adoptive des nabahs de l'Amérique française.

Tous ces noms, toutes ces villes ne donnent-ils pas en réalité un tableau complet et vivant de l'histoire de France à tous les âges? L'heureux *Guide de Paris à Bordeaux* a recueilli précieusement toutes ces richesses, et il n'est pas besoin de voyager pour le lire avec le plus grand intérêt.

En vente à la Librairie centrale de MM. NAPOLÉON CHAIX ET C°, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

---

## LIBRAIRIE.

Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

**Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.**

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La bourse se trouve continuellement sous l'influence des questions politiques qui préoccupent depuis si longtemps tous les esprits.

La liquidation s'est encore faite en forte baisse ; il y a même eu des livraisons de titres assez considérables, qui ont contribué à faire fléchir de nouveau les cours de la rente. Le 3 0/0 a fléchi, depuis huit jours, de 3 fr., à 67 35. Ce n'est pas pourtant qu'il y ait beaucoup d'affaires engagées en spéculation. La plupart des spéculateurs trouvent la position trop dangereuse pour s'aventurer à faire des opérations à terme, à moins de se couvrir par des primes, et l'écart entre le ferme et les primes est si fort que l'on hésite à entamer ce genre d'opération.

Les actions de chemins de fer ont été vivement affectées, et elles sont restées à peu près aux plus bas cours qui aient été cotés jusqu'à présent. Ainsi, le Nord a fléchi, depuis huit jours, de 40 fr , à 717 50; l'Est, de 47 50, à 690; Lyon, de 37 50, à 800; Orléans, de 52 50, à 1,107 50; Rouen, de 30 fr., à 910; Lyon à la Méditerranée, de 35 fr., à 617 50; le Midi, de 32 50, à 520; le Grand-Central, de 27 50, à 425; Dijon, de 40 fr., à 460; Saint-Germain, de 55 fr., à 600.

Beaucoup de personnes ont été appelées par la Banque à fournir des suppléments de couvertures, et ceux qui n'ont pas pu satisfaire à ces demandes ont été obligés de vendre une partie de leurs actions pour se libérer envers la Banque. Ces offres ont exercé une pression sur les cours des principales lignes et ont augmenté la baisse. Dans des moments pareils, personne ne songe plus ni à l'augmentation des recettes, ni aux chances de dividendes élevés. On vend, soit pour obéir à un sentiment de peur, soit dans l'espoir de pouvoir racheter plus bas et de diminuer son prix de revient, soit pour besoin d'argent. Aussi les détenteurs de la province, qui ne spéculent pas et qui ont fait de leurs achats d'actions des placements sérieux, sont bien moins exposés que les spéculateurs ou les détenteurs de Paris à se laisser intimider par les cours de la Bourse. Il arrive très-peu de titres des départements, mais il suffit que les achats se soient ralentis, et que d'un autre côté il survienne des offres continuelles, pour que les cours abandonnés à eux-mêmes soient rapidement entraînés.

Les actions nouvelles de l'Est ont été relativement mieux tenues que les anciennes. Elles ont fléchi de 577 50 à 550, tandis que la baisse a été sur les anciennes de 737 50 à 690.

Les prochains appels de fonds sur les actions de Cherbourg et du Grand-Central ont augmenté le nombre des vendeurs sur ces deux lignes.

Les actions du Crédit mobilier ont baissé de 55 f. Cette baisse n'est pas justifiée, la Compagnie ayant presque entièrement vidé son portefeuille à la fin de décembre et n'ayant plus dès lors que des valeurs achetées dans les bas cours de janvier.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 26 janvier jusqu'à celle du 2 février.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 98 25 à 97 au comptant et de 98 05 à 96 90 à terme.

La rente 3 0/0 a fléchi de 70 50 à 67 45; elle est restée à 67 50 au comptant, et à 64 35 à terme.

La Banque de France a monté de 2,650 à 2,675; elle est restée à 2,650.

Le Crédit mobilier a fléchi de 655 à 605 au comptant et à 600 à terme.

Le Crédit foncier a fléchi de 515 à 500, et les obligations foncières, de 930 à 920.

Les actions du Nord ont fléchi de 755 à 715; elles ont fermé à 717 50.

Les actions de l'Est ont fléchi de 740 à 695 au comptant et à 690 à terme.

Les nouvelles de l'Est ont baissé de 575 à 555 au comptant et de 550 à terme.

Les actions de Lyon ont fléchi de 840 à 795; elles ont fermé à 800.

Orléans a fléchi de 1,062 50 à 105; il a fermé de 1,015 au compiant et à terme.

Rouen a fléchi de 940 à 910.

Le Havre a fléchi de 437 50 à 425.

Bâle a monté de 355 à 367 50; il est resté à 355.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 655 à 617 50; il a fermé à 617 50.

L'Ouest a monté de 555 à 567 50; il a fermé à 565.

Cherbourg a baissé de 490 à 480; Dijon, de 500 à 460.

Le Grand-Central a fléchi de 455 à 420; il est resté à 425.

Genève a fléchi de 457 50 à 435 au comptant, et à 430 à terme.

Saint-Germain a fléchi de 657 50 à 650.

Sceaux s'est tenu à 450.

*Samedi.* — Les cours se sont faiblement tenus et les affaires étaient languissantes. Les chemins de fer étaient plus faibles que la rente. Le 3 0/0 a varié de 69 40 à 68 80 au comptant, et de 69 40 à 68 85 à terme; le 4 1/2 0/0, de 97 85 à 97 60 au comptant, et de 98 à 97 50 à terme. La Banque a monté de 25 à 2,675. Le Crédit mobilier a fléchi de 47 50 à 922 50 au comptant, et à 920 à terme; les actions du Nord, de 10 à 735 au comptant, et de 12 50 à 732 50 à terme; l'Est, de 7 50 à 720 au comptant, et de 8 75 à 715 à terme; les nouvelles de l'Est, de 5 à 562 50; Lyon, de 5 à 820; Orléans, de 20 à 1,030; Rouen, de 10 à 930; le Havre, de 5 à 430; Lyon à la Méditerranée, de 5 à 645; l'Ouest, de 2 50 à 562 50; Genève, de 5 à 455; le Midi, de 10 à 540; le Grand-Central, de 5 à 442 50; Saint-Germain, de 10 à 637 50; Cherbourg, de 7 50 à 482 50; Dijon, de 17 50 à 480. Bâle s'est tenu à 360.

*Lundi.* — Les cours sont toujours très-faibles. Cependant la baisse était arrêtée. Les cours ont même repris à la clôture. Les affaires étaient difficiles. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant à 68 20, elle est restée à 68 60; elle a varié à terme de 68 75. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 98 à 97 80, et à terme de 97 50. La Banque s'est tenue à 2,725; les obligations foncières, à 920; le Crédit mobilier, de 610 à 632 50; le Nord, de 727 50 à 740; l'Est, de 705 à 722 50; les nouvelles de l'Est, de 555 à 562 50; Lyon, de 810 à 820; Orléans, de 1,025 à 1,010; Rouen, de 922 50 à 930; le Havre, de 427 50 à 430; Bâle, de 360 à 362 50; Lyon à la Méditerranée, de 627 50 à 632 50; l'Ouest, de 560 à 567 50; le Midi, de 535 à 540; le Grand-Central, de 430 à 437 50; Saint-Germain, de 620 à 635. Genève a fait 441 25; Dijon, 485; Cherbourg, 483.

*Mardi.* — Les premiers cours de la bourse s'étaient encore améliorés, mais les offres ont recommencé et toutes les valeurs ont encore fermé en baisse. La rente 3 0/0 a varié de 69 25 à 68 80 au comptant. et de 69 25 à 65 40 à terme; le 4 1/2 0/0, de 97 90 à 97 50 au comptant, et de 97 85 à 97 50 à terme. La Banque a fléchi de 5 à 2,676; le Crédit mobilier, de 5 à 627 50; le Nord, de 7 50 à 732 50; l'Est, de 10 à 712 50; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 56 ; Lyon, de 2 50 à 817 50. Lyon à la Méditerranée a monté de 2 50 à 635. Le Midi s'est tenu à 535; Dijon, à 430; Cherbourg, à 480; l'Ouest, à 567 50; Genève, à 440; le Grand-Central, à 435. Saint-Germain a fléchi de 10 à 625; Bâle, de 2 50 a 360.

*Mercredi.* — Une nouvelle tentative de reprise ayant échoué, les derniers cours étaient encore cotés avec une nouvelle baisse. Toutes les valeurs étaient offertes en liquidation. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 68 80 à 68 40, de 68 95 à 68 25 en liquidation et de 68 80 à 68 30 pour fin février. Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 97 75 à 97 50 au comptant, et de 97 60 à 97 40 en liquidation. La Banque s'est tenue à 2,670. Le Crédit mobilier a varié de 632 50 à 627 50; le Nord, de 732 50 à 735; l'Est, de 717 50 à 708 75; les nouvelles actions de l'Est, de 562 50 à 560; Lyon, de 820 à 817 50; Orléans, de 1,035 à 1,030; Rouen, de 930 à 917 50; Lyon à la Méditerranée, de 650 à 642 50; Genève, de 440 à 435; le Midi, de 540 à 532 50; le Grand Central, de 440 à 435; Saint-Germain, de 625 à 622 50.

*Jeudi.* — Toutes les valeurs ont été constamment offertes et en baisse. La liquidation des chemins de fer s'est faite difficilement. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 90 c. à 67 50, et à terme de 95 c. à 67 35; la rente 4 1/2 0/0, de 50 c. au comptant à 97, et de 60 c. à terme à 96 80; la Banque, de 10 fr. à 2,660; le Crédit mobilier, de 20 à 605; le Nord, de 17 50 à 717 50; l'Est, de 13 75 à 695; les nouvelles actions de l'Est, de 5 à 555; Lyon, de 17 50 à 800; Orléans, de 15 à 1,015; Rouen, de 17 50 à 910; le Havre, de 2 50 à 425; Bâle, de 5 à 355; Lyon à la Méditerranée, de 25 à 617 50; l'Ouest, de 10 à 555; Dijon, de 20 à 460; le Midi, de 7 50 à 525; le Grand-Central, de 10 à 425; Saint-Germain, de 22 50 à 600.

*Vendredi.* — La bourse était débarrassée aujourd'hui des difficultés de la liquidation et toutes les valeurs étaient mieux tenues. Il est vrai que les consolidés arrivaient avec 1/4 de hausse à 91, et que l'on annonçait que la mission du comte Orloff avait échoué à Vienne. Le 3 0/0 a varié de 67 80 à 68 au comptant, et de 67 50 à 67 80 à terme; le 4 1/2 0/0, de 96 65 à 96 90 au comptant, et de 97 20 à 97 à terme. La Banque a repris à 2,665; le Crédit mobilier, à 625; le Nord, à 723; l'Est, à 703 75; Lyon, à 808 75; Orléans, à 1,028 75; Rouen, à 920; Lyon, à la Méditerranée, à 632 50; le Grand-Central, à 432 50; Genève, à 437 50; le Midi, à 527 50; Saint-Germain, à 615; l'Ouest, à 555, les nouvelles de l'Est, à 555.

AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 28 janvier au 3 février 1854.

| Longueur exploitée | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions | Valeur d'émiss. | Somme payée | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1854 | Époques de jouissance | Noms des lignes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 740 | 913 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 41 fr 50 p. un an | juillet 1854. | Nord |
| tout. | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 25 fr. 1er semestre. | juillet 1853. | Paris à Rouen |
| tout. | 93 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an | mars 1853 | Rouen au Havre |
| tout. | 51 | 94 | 36.000 | 500 | 400 | 9 fr. 33 p. un an. | janv. 1853. | Dieppe et Fécamp |
| • | • | 99 | 60.000 | 500 | 400 | 5 0/0 (1). | juillet 1853. | Caen et Cherbourg |
| tout. | 25 | 99 | 18.000 | 500 | tout | 13 fr. 50 p. un an | janv. 1853. | Saint-Germain |
| tout | 17 | 99 | 20.000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 0 m | juillet 1852. | Versailles (r. g.) |
| 140 | • | 99 | 20.000 | 500 | 250 | 21 fr. p. un an. | avril 1853. | Ouest |
| tout. | 41 | 50 | 8.000 | 500 | tout | néant. | • | Paris à Sceaux |
| 1116 | 1562 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 18 fr. 40 p. un an | janv. 1853. | Orléans |
| 627 | 600 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 33 fr. p. un an. | juillet 1853. | Paris à Strasbourg |
| 444 | 494 | 99 | 84.000 | 350 | tout | 11 fr. p. un an. | janv. 1853. | Id. nouvelles |
| • | 175 | 99 | 32.000 | 300 | 250 | 4 0/0 (1). | juillet 1853. | Strasbourg à Bâle |
| 283 | 515 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 14 fr. p. un an. | juillet 1853. | Blesme à Gray |
| tout. | 100 | 99 | 40.000 | 500 | tout | 5 40 (1). | • | Paris à Lyon |
| • | • | 99 | 2.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | • | Montar. à Troyes |
| • | 137 | 99 | 33.000 | 500 | 250 | 5 0/0 (1). | juillet 1853 | Provins aux Ormes |
| tout. | 57 | perp. | 2.400 | 5.000 | tout | 637 f. 50 p. un an. | janv. 1853. | Dijon à Besançon |
| • | • | • | • | • | 200 | • | • | St-Étienne à Lyon |
| • | • | 99 | 80.000 | 500 | 300 | 8 0/0 p. un an (5). | juin 1853. | Lyon à Genève |
| • | 750 | 99 | 131.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853. | Lyon à la Méditerr. |
| tout. | 52 | 99 | 40.000 | 500 | tout | néant. | • | Chemins du Midi |
| • | • | • | • | • | 300 | 4 0/0 (1). | • | Bordeaux à la Teste |
| tout. | 40 | 99 | 42.500 | 4.000 | tout | 40 fr. par an. | février 1853 | Grand Central |
| tout. | 30 | 99 | 8.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an. | janv. 1853. | Naples à Castellam. |
| • | • | • | • | • | • | • | • | Anvers à Gand |

| Noms des lignes | Samedi 28 Compt. | Samedi 28 Terme. | Lundi 30 Compt. | Lundi 30 Terme. | Mardi 31 Compt. | Mardi 31 Terme. | Mercredi 1 Compt. | Mercredi 1 Terme. | Jeudi 2 Compt. | Jeudi 2 Terme. | Vendredi 3 Compt. | Vendredi 3 Terme. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 735 — | 732 50 | 740 — | 735 — | 732 50 | 732 50 | 735 — | 732 50 | 715 — | 745 — | 725 — | 742 50 |
| Paris à Rouen | 930 — | 945 — | 930 — | 950 — | 935 — | 980 — | 927 50 | 932 50 | 940 — | 967 50 | 920 — | 935 — |
| Rouen au Havre | 430 — | • | 430 — | 427 50 | 430 — | • | 427 50 | • | 425 — | • | 425 — | • |
| Dieppe et Fécamp | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Caen et Cherbourg | 492 50 | 495 — | 485 — | • | 480 — | • | 480 — | • | 480 — | • | 480 — | • |
| Saint-Germain | 637 50 | 630 — | 635 — | 625 — | 625 — | 630 — | 622 50 | 620 — | 620 — | 660 — | 615 — | 610 — |
| Versailles (r. g.) | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Ouest | 502 50 | 502 50 | 567 50 | 565 — | 567 50 | • | 565 — | • | 550 — | • | 555 — | 555 — |
| Paris à Sceaux | • | • | • | • | 450 — | • | 450 — | • | • | • | • | • |
| Orléans | 1030 — | 1030 — | 1030 — | 1032 50 | 1027 50 | 1030 — | 1030 — | 1027 50 | 1010 — | 1012 50 | 1028 75 | 1022 50 |
| Paris à Strasbourg | 720 — | 715 — | 722 50 | 715 — | 712 50 | 712 50 | 708 75 | 710 — | 695 — | 695 — | 703 75 | 700 — |
| Id. nouvelles | 502 50 | 502 50 | 503 50 | 505 — | 500 — | 500 — | 560 — | 560 — | 550 — | 550 — | 560 — | 555 — |
| Strasbourg à Bâle | 300 — | 300 — | 302 50 | 302 50 | 300 — | • | 360 — | • | 355 — | • | 357 50 | 358 75 |
| Blesme à Gray | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Paris à Lyon | 820 — | 820 — | 830 — | 830 — | 847 50 | 832 50 | 817 50 | 817 50 | 800 — | 800 — | 808 75 | 805 — |
| Montar. à Troyes | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Provins aux Ormes | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Dijon à Besançon | • | • | 485 — | • | 480 — | • | 480 — | • | 470 — | • | 470 — | • |
| St-Étienne à Lyon | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Lyon à Genève | 450 — | 440 — | 441 25 | • | 440 — | • | 435 — | • | 433 — | • | 437 50 | • |
| Lyon à la Méditerr. | 645 — | 644 — | 632 50 | 635 — | 635 — | 635 — | 642 50 | 640 — | 617 50 | 620 — | 632 50 | 630 — |
| Chemins du Midi | 540 — | 532 50 | 535 — | 540 — | 535 — | 545 — | 532 50 | 515 — | 525 — | 525 — | 527 50 | 530 — |
| Bordeaux à la Teste | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Grand Central | 442 50 | 440 — | 437 50 | 436 25 | 435 — | 440 — | 435 — | • | 435 — | 437 50 | 432 50 | 430 — |
| Naples à Castellam. | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Anvers à Gand | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |

(1) Pendant la durée des travaux.
(4) Solde des intérêts pendant la durée des travaux.
(5) Plus l'intérêt à 4 0/0.

| | Samedi 28 Compt. | Samedi 28 Terme. | Lundi 30 Compt. | Lundi 30 Terme. | Mardi 31 Compt. | Mardi 31 Terme. | Mercredi 1 Compt. | Mercredi 1 Terme. | Jeudi 2 Compt. | Jeudi 2 Terme. | Vendredi 3 Compt. | Vendredi 3 Terme. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rentes 3 0/0 | 68 90 | 68 95 | 68 60 | 68 75 | 68 10 | 68 40 | 68 50 | 69 25 | 67 50 | 67 30 | 68 — | 67 80 |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 97 80 | 97 50 | 97 90 | 97 50 | 97 50 | 97 50 | 97 50 | 97 40 | 97 — | 96 60 | 96 80 | 97 — |
| Banque de France | 2675 — | • | 2675 — | • | 2670 — | • | 2650 — | • | 2660 — | • | 2665 — | • |
| Crédit mobilier | 627 50 | 620 — | 632 50 | 635 — | 627 50 | • | 625 — | 625 — | 607 50 | 607 50 | 615 — | 617 50 |
| Comptoir national | 530 — | • | 535 — | • | 515 — | • | 530 — | • | 525 — | • | 525 — | • |
| Banque foncière | 540 — | • | 540 — | • | 540 — | • | 507 50 | • | 500 — | • | 500 — | • |
| Dº Obligations (Cert.) | 922 50 | • | 920 — | • | 922 50 | • | 922 50 | 923 75 | 920 — | • | 922 50 | • |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

| Date de l'emprun. | Nombre d'Oblig. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émiss. | Somme pay. à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts six mois. | Époques des tirages. | Dates des paiements. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851. | 450.000 | 75 ans | 375 | tout. | 500 | 7 50 | avril. | janvier juillet. |
| Dº. | 80.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 25 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.400 | 99 — | 585 | 375 | 625 | 12 50 | • | Dº |
| 1852. | 192.333 | 99 — | • | tout. | 500 | 7 50 | • | janvier juillet. |
| Dº. | 3.300 | 99 — | 975 | tout. | 1.250 | 25 | assemb. gén. | Dº |
| Dº. | 30.300 | 99 — | 500 | 375 | 650 | 12 50 | Dº | décembre juin. |
| 1848. | 44.431 | 43 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 25 | Dº | janvier juillet. |
| Dº. | 6.201 | 42 — | 1.250 | tout. | 1.150 | 25 | • | Dº |
| 1852. | 4.405 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 25 | • | Dº |
| 1853. | • | — — | • | • | • | • | • | Dº |
| 1841. | 7.219 | 30 — | 1.403 | tout. | 1.250 | 25 | • | Dº |
| 1850. | 8.934 | 75 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | • | Dº |
| 1842. | 9.000 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 25 | décembre. | Dº |
| 1848. | 13.333 | 89 — | 750 | tout. | 1.250 | 25 | Dº | Dº |
| 1852. | 150.000 | 50 — | 340 | 240 | 500 | 7 50 | • | Dº |
| 1845. | 5.867 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 20 | Dº | Dº |
| 1847. | 4.009 | 68 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 25 | • | Dº |
| 1846. | 15.000 | 79 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 25 | Dº | mars septembre. |
| 1848. | 5.000 | 87 — | 800 | tout. | 1.250 | 30 | Dº | Dº |
| 1843. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 25 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | 375 | 625 | 12 50 | Dº | • |
| 1841. | 1.000 | — — | 300 | tout. | 500 | 12 50 | Dº | avril octobre. |

### Cours du 28 janvier au 3 février 1854.

| Noms des compagnies. | 28 | 30 | 31 | 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-Boulogne | 325 — | 325 — | 325 — | 325 — | 317 50 | 317 50 |
| Paris à Lyon | 1050 — | 1015 — | 1005 — | 1005 — | 1000 — | 1005 — |
| Lyon à la Méditerranée 3 0/0 | 500 — | 500 — | 500 — | 500 — | 500 — | 502 50 |
| Dº Nouvelles 3 0/0 | 307 50 | 305 — | 307 50 | 307 50 | 306 — | 305 — |
| Montereau à Troyes | • | • | 500 — | • | • | • |
| Paris à Strasbourg | 505 — | 505 — | 505 — | 502 50 | 502 50 | 502 50 |
| Saint-Germain (nouvelles) | • | • | • | • | • | • |
| Versailles (r. d.) | • | • | • | • | • | • |
| Ouest | 1000 — | 1000 — | • | • | • | • |
| Dº (nouvelles) | • | • | 1000 — | • | 1000 — | • |
| Saint-Étienne à Lyon | • | • | • | • | • | • |
| Dº (2e émission) | • | • | • | • | • | • |
| Paris à Orléans | • | 1080 — | • | 1100 — | • | • |
| Dº (Nouvelles 1848) | • | • | • | • | • | • |
| Dº (Nouvelles 1850) | 315 — | 315 — | 315 — | 315 — | 310 — | 310 — |
| Paris à Rouen | • | • | • | • | • | • |
| Dº (nouvelles) | • | • | • | • | • | • |
| Rouen au Havre | 1020 — | • | • | • | • | • |
| Dº (nouvelles) | • | • | • | • | • | • |
| Strasbourg à Bâle | • | • | • | • | • | • |
| Dº (nouvelles) | 405 — | 405 — | 405 — | • | • | • |
| Dijon à Besançon | • | • | • | • | • | • |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 27 janvier au 2 février 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes. | 27 | 28 | 30 | 31 | 1 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 735 — à 743 75 | 735 — à 743 75 | 718 75 à 727 50 | 718 75 à 727 50 | 725 — à 737 50 | 718 75 à 727 50 |
| Paris à Strasbourg | 712 50 à 718 75 | 718 75 à 725 — | 700 — à 712 50 | 700 — à 712 50 | 705 25 à 718 75 | 700 — à 706 25 |
| Orléans | 1025 — à 1075 — | 1025 — à 1075 — | 1000 — à 1050 — | 1000 — à 1050 — | 1000 — à 1050 — | 1000 — à 1050 — |
| Paris à Rouen | 925 — à 975 — | 925 — à 975 — | 900 — à 950 — | 900 — à 950 — | 900 — à 950 — | 900 — à 950 — |
| Rouen au Havre | 450 — à 475 — | 475 — à 487 50 | 412 50 à 437 50 | 412 50 à 437 50 | 412 50 à 437 50 | 412 50 à 437 50 |
| Lyon | 843 50 à 818 75 | 815 — à 825 — | 806 25 à 818 75 | 806 25 à 818 75 | 812 50 à 835 — | 800 — à 812 50 |
| Ouest | • | • | • | • | • | • |

P. (papier) offert.

## Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

A. (argent) demandé.

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| …aisse Béchet, Dethomas et Cie. | 500 | 500 |
| — Leroy, de Chabrol et Cie. | 1000 | 1170 |
| …blig. de la ville de Paris (1849). | 1000 | 1040 |
| Dº Dº (1852). | 1000 | 1125 |
| …ambre à l'Oise..........Canal. | 1000 | 810 |
| …ambre française canalisée | 500 | 4500 |
| …nes..........Cuivre. | 100 | 92 50 |
| …eille-Montagne..........Zinc. | 200 | 437 50 |
| …ouvelle-Montagne..........Zinc. | 1000 | 1250 |
| …ouse..........Zinc. | 250 | • |
| …olberg..........Zinc. | 750 | • |
| …rdweiler | 750 | 7.0 |
| …ouzaïa (Algérie)..........Cuivre. | 400 | 44 50 |
| …enzy..........Charbon. | 500 | 600 |
| …a motte..........Charbon. | 1/3 400 | 510 |
| …harbonnages belges | 500 | 327 50 |
| …ont-de-Loup (sud)..........Charbon. | 400 | 240 |
| …ines de la Loire..........Charbon. | 1/7 315 | 457 50 |
| …entre-de-Flenu..........Charbon. | 1000 | 170 |
| …ng-Pendu..........Charbon. | 500 | • |
| …rnet..........Charbon. | 1/2 600 | • |
| …aute Loire..........Charbon. | 500 | 250 |
| …atchenie..........Charbon. | 5000 | 50 — |
| …ancourt..........Charbon. | 1/1 500 | 200 |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Echarcon..........Papeterie. | 1000 | 1000 |
| Essonne..........Papeterie. | 1000 | • |
| Bastennes..........Asphalte. | 1000 | 400 |
| Monceaux-sur-Sambre..........Forges. | 1000 | 1740 |
| Aveyron (Decazeville)..........Forges. | 3000 | 4090 |
| Maubeuge (Nord)..........Forges. | 500 | 500 |
| Alais..........Forges. | 3000 | 4750 |
| Chatillon et Commentry..........Forges. | 1000 | 1100 |
| Providence..........Forges. | 1000 | 1000 |
| Herserange (n. libér.)..........Forges. | 300 | 270 |
| Le Phénix | 750 | 1215 |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1/500 | 6550 |
| Valentin-Coq..........Usine. | 500 | 930 |
| Société Cail et Cie..........Usine. | 500 | 985 |
| Christofle..........Usine. | 500 | 915 |
| Tuyaux de Chameroy..........Usine. | 500 | 500 |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 25 |
| Gaz anglais (Paris) | 2500 | 4000 |
| — français (Paris) | 500 | 910 |
| — parisien (Paris) | 4000 | 1275 |
| — de Belley (le libéré) | 500 | • |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 625 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 705 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | • |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | 150 |
| — d'Arles, 1re série | 100 | 90 |
| — Dº 2e série | 100 | 45 |
| — de Besançon | 450 | 505 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | • |
| — de Versailles | 500 | 575 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries impériales | 10000 | 40000 |
| — Caillard | 4000 | 620 |
| Gondoles parisiennes | 80 | 100 |
| Omnibus (Entreprise générale) | 4000 | 2040 |
| Omnibus (rive gauche) | 250 | 240 |
| Favorites..........Omnibus. | 900 | 1750 |
| Hirondelles..........Omnibus. | 1000 | 225 |
| Orléanaises..........Omnibus. | 1000 | 700 |
| Tricycles..........Omnibus. | 800 | 600 |
| Compagnie générale..........Pet. voit. | 500 | 770 |
| Dedries..........Pet. voit. | 500 | 600 |
| Lutéciennes..........Pet. voit. | 500 | 770 |
| Sylphides..........Pet. voit. | 500 | 610 |
| Générale..........Ass. maritime. | 12500 | 15 0/0 b. |
| Lloyd français..........Maritime. | 5000 | 151/21 0/0 |
| Union des Ports..........Maritime. | 5000 | 13 0/0 b. |
| Mélusine..........Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Sécurité..........Maritime. | 5000 | 10 0/0 b. |
| Sauvegarde..........Maritime. | 5000 | 2 0/0 b. |
| Océan..........Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale..........Incendie. | 1000 | 145 0/0 b. |
| Générale..........Incendie. | 5000 | 32.500 |
| Union..........Incendie. | 5000 | 57 0/0 b. |
| France..........Incendie. | 5000 | 32 0/0 b. |
| Phénix..........Incendie. | 1000 | 3300 |
| Providence..........Incendie. | 2500 | 31 0/0 b. |
| Urbaine..........Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance..........Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Éventualités d'Avignon | 31 50 | • |
| — de Cette | 40 | • |
| — de Fampoux | 25 | • |
| Glaces d'Oignies..........Belgique. | 1000 | 1550 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 405 |
| — de Montluçon | 500 | 410 |
| Docks | 250 | 415 50 |
| Journaux réunis | 500 | 510 |
| Moberly (Amiens) | 500 | 775 |
| Cohen (Frévent) | 500 | 620 |
| Gemenchea | 500 | 400 |
| Palais de Cristal | 100 | 93 75 |
| Richer | 500 | • |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

N° 701. 18e ANNÉE. — N° 6. SAMEDI, 11 FÉVRIER 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI.

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
**85, *Rue Richelieu***

Od s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

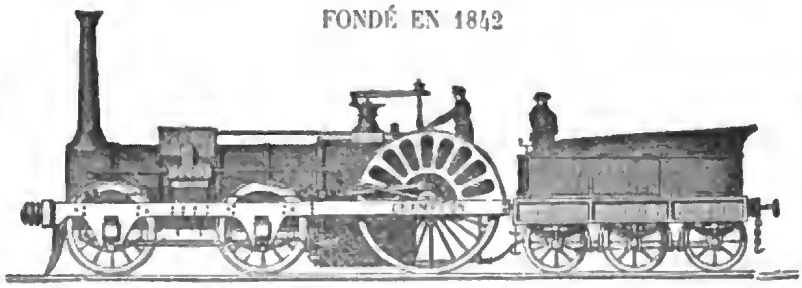
PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris.. ..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements .... | 13 » | 24 » |
| Etranger ..... | 16 » | 30 » |

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 franc la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive aur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### *SOMMAIRE*

Situation, 81. — La Banque de France et le Sous-Comptoir des chemins de fer, 81. — De l'emprunt, 82. — Recettes des chemins de fer français en 1853, 82. — Tableaux des recettes, 83. Chemin de fer d'Orléans : billets d'abonnement et de saison, 85. — Chemin de fer central suisse, 85. — Banque de France. Compte-rendu des opérations de 1853, 85.— Situation de la Banque de France, 86. — Chemin de fer de l'Ouest, 86. — Recettes de la semaine, 87. — Avis aux actionnaires, 87. — Banque de France. Compte-rendu à l'assemblée générale des actionnaires, 88. — Chemin de fer d'Orléans, 89. — Chemin de fer égyptien, 89. — Mines et usines de Marienberg et de Bendorf, 89. — Société des ingénieurs civils, 89. — Caisse et Journal des chemins de fer, 91. — Correspondance, 91.— Recettes des chemins de fer, 92. — Annonces, 93, 94. — Chronique de la Bourse, 95. — Bourse, 96.

### Situation.

Depuis notre dernier bulletin et malgré les probabilités apparentes de guerre, les cours se sont améliorés. Vendredi dernier, le 3 0/0 fermait à 67 80; l'Orléans, à 1,022 50; le Nord, à 722 50; le Strasbourg, à 700; le Lyon, à 805; le Crédit mobilier, à 617 50. Hier jeudi, le 3 0/0 fermait à 68 65; l'Orléans, à 1,062 50; le Nord, à 740; le Strasbourg, à 723 75; le Lyon, à 821 25; le Crédit mobilier, à 625; ce qui représente une hausse sur le 3 0/0 de près de 1 fr.; sur l'Orléans, de 40 fr.; sur le Nord, de 17 50; sur le Strasbourg, de 23 75; sur le Lyon, de 16 25; sur le Crédit mobilier, de 9 50.

Assurément, on ne peut conclure de cette amélioration des cours que le mouvement de hausse soit prononcé. Les alternatives de hausse et de baisse se succèdent d'une bourse à l'autre, et les cours sont flottants comme les esprits. Cependant, il est à remarquer que la bonne tenue de cette semaine s'est produite malgré le départ des ambassadeurs russes et les nouvelles quotidiennes des préparatifs de guerre. Ce qui a maintenu les cours, c'est évidemment l'échec du comte Orloff à Vienne et la certitude que la Russie ne peut plus compter sur aucune alliance dans la lutte insensée qu'elle entreprend. La Russie a contre elle la ligne des intérêts. C'est la plus sûre. L'Allemagne ne peut pas plus permettre que le czar commande le cours du Danube, que la France et l'Angleterre ne peuvent permettre qu'il commande le cours de la Méditerranée.

On n'a pas besoin de négocier pour faire prévaloir dans les cabinets européens la politique de la résistance aux prétentions de la Russie. Cette politique va de soi-même. Elle s'impose. Reste à savoir qui l'emportera, de l'Europe ou du czar. Reste à savoir si même la lutte est possible. Tels sont les motifs qui maintiennent l'espoir de la paix au fond des esprits, en dépit de toutes les apparences de guerre. Ajoutons que les bas cours attirent puissamment les capitaux et aident singulièrement au classement des valeurs. A la faveur de la baisse, les actions de chemins de fer se répandent par petites fractions et même par unité dans toutes les classes de la population. C'est là encore une des causes qui maintiennent les cours. La spéculation n'est plus la seule maîtresse du marché. L'épargne lui tient tête, et elle pourrait finir par rester maîtresse du champ de bataille.

Nous consacrons des articles spéciaux aux diverses questions financières qui ont préoccupé l'attention publique pendant le cours de cette semaine.

F. Solar.

### La Banque de France et le Sous-Comptoir des Chemins de fer.

Depuis que la Banque de France a élevé le taux de son escompte, une inquiétude assez vive s'est répandue parmi les porteurs d'actions et d'obligations de chemins de fer, qui ont craint que cette mesure ne fût suivie de restrictions fâcheuses apportées aux avances que la Banque fait sur le dépôt de ces titres. Comme de raison, la spéculation à la baisse a aggravé ce qu'il pouvait y avoir de sérieux dans les précautions prises ou à prendre par la Banque.

Cependant, depuis que ces bruits circulent, les faits ont démontré leur exagération; et la meilleure preuve que les décisions de la Banque n'ont pas la portée qu'on leur attribue, c'est qu'à la dernière liquidation, le taux des reports a encore été très-favorable aux déteuteurs de titres.

Les valeurs de chemins de fer sont beaucoup plus solidement classées qu'on ne se l'imagine; et la portion flottante qui va chercher momentanément asile à la Banque ou dans les autres établissements de crédit, équivaut à peine au quinzième du capital engagé dans ces entreprises, dont les titres, aux cours actuels, donnent un excellent revenu à leurs propriétaires et toute sûreté aux prêteurs.

Depuis la dernière liquidation, on a prétendu que la Banque de France, non contente de restreindre les facilités qu'elle accorde à ses emprunteurs directs sur dépôt de titres de chemins de fer, avait fait connaître au Comptoir d'escompte qu'elle se voyait forcée de réduire le chiffre des réescomptes que cet établissement fait à la Banque. Chacun sait que le Sous-Comptoir des chemins de fer n'emprunte pas directement à la Banque, et que les engagements de ses emprunteurs n'y arrivent qu'après avoir passé par le portefeuille et avec l'endossement du Comptoir d'escompte. Or, il paraît que l'avis donné par la Banque au Comptoir d'escompte n'avait pas la portée qu'on lui a d'abord attribuée.

Cependant les administrateurs de chemins

Digitized by Google

de fer, qui dirigent le Sous-Comptoir de cette industrie se sont, à juste titre, émus des craintes qui pouvaient se répandre dans le public. Ils ont présenté des observations à M. le gouverneur de la Banque, ils ont même réclamé l'appui du gouvernement, et surtout ils ont justifié le crédit que demande le Sous-Comptoir, en faisant connaître l'utilité de cet établissement et la solidité de ses opérations.

La Banque a pu se convaincre qu'elles avaient été toujours très-sagement conduites; que les avances se divisaient entre un grand nombre d'emprunteurs ; que l'ensemble des prêts avait été de 54 millions dans le premier semestre, et de 43 millions dans le second semestre de 1853 ; que le portefeuille, qui s'était élevé à près de 24 millions dans le premier trimestre, est tombé à 15 millions, et se tient aux environs de 17 millions, cela au milieu des grandes variations des cours et des mouvements un peu désordonnés de la spéculation, et que non-seulement le Sous-Comptoir des chemins de fer n'avait eu aucune perte à regretter, mais qu'il n'avait même pas eu à faire protester un seul effet.

Les administrateurs du Sous-Comptoir ont, en outre, porté cette question à la conférence des Compagnies de chemins de fer, qui a nommé une commission pour étudier les mesures à prendre dans l'intérêt des porteurs de titres, si, par impossible, le concours de la Banque et du Comptoir d'escompte venait à être réduit dans une proportion par trop considérable. Ce n'est pas nous qui nous plaindrons de voir la conférence s'occuper d'affaires sérieuses ; mais nous craignons que des difficultés de forme ne donnent une fausse direction à l'examen auquel elle se livre. Il y a quelque chose de très-simple à recommander aux commissaires, c'est, dans le cas où la Banque réduirait ses avances, d'employer une partie de leurs fonds disponibles à escompter les valeurs remises par le Sous-Comptoir au Comptoir d'escompte.

Après avoir, par ces explications, réduit à leur juste valeur les bruits que l'on a fait courir sur les relations des divers établissements de crédit entre eux, nous ne pouvons nous empêcher d'ajouter que ces relations ne sont pas aussi intimes et, par conséquent, aussi conformes à l'utilité publique qu'il serait à désirer.

Tant que le crédit est exercé par des banquiers et des capitalistes, il ne peut et ne doit suivre d'autre règle que celle de l'intérêt privé; mais il n'en est pas de même quand il s'agit d'institutions auxquelles le gouvernement confère une existence légale et de fructueux priviléges. Dans un pays voisin, où l'Etat laisse presque tout faire à l'association privée, on se plaint souvent de l'influence que la Banque d'Angleterre exerce sur toutes les transactions par les variations du taux de son escompte. Mais cette Banque, quoique chargée de services publics, est une compagnie libre, et elle se meut comme elle l'entend dans les limites de sa charte. Il n'en est pas de même de la Banque de France; ses décisions importantes ne peuvent échapper au contrôle du gouvernement ; à plus forte raison le Comptoir d'escompte, le Crédit mobilier, le Crédit foncier, tous ces établissements d'origine plus récente doivent-ils, dans leur intérêt même, recevoir du gouvernement une direction uniforme vers le même but d'utilité publique pour lequel ils ont été institués; l'antagonisme, la concurrence, ne sauraient leur convenir.

J. Mirès.

## De l'Emprunt.

La situation de la Banque de France, publiée aujourd'hui par le *Moniteur*, contient la mention d'un escompte de bons du Trésor de 30 millions. Un second escompte d'égale somme, portant la somme totale des bons escomptés à 60 millions, a été convenu entre la Banque et le gouvernement. Outre cette affaire, qui est définitivement consommée, il a été question, dans le courant de la semaine, d'un emprunt de 200 millions, qui serait négocié par le gouvernement avec le Crédit mobilier. Des négociations ont été effectivement entamées à ce sujet : elles n'ont pas abouti.

Si des considérations supérieures ne nous permettent pas de faire connaître les bases qui paraissaient adoptées, nous pouvons cependant exprimer le regret qu'on n'ait pas saisi un moment jugé fort opportun par tous les hommes compétents, pour conclure une aussi grande opération, soit avec le Crédit mobilier, soit avec les receveurs généraux, soit avec les puissances financières qui ont une notoriété en matière d'emprunt. Tout nous autorise à espérer que la rupture des négociations n'est pas définitive, et que nous aurons prochainement à annoncer la reprise des pourparlers et peut-être la conclusion de cette grande affaire.

Ce qui reste acquis, dans tous les cas, c'est la confiance dans l'avenir que prouve l'offre faite par un grand établissement de crédit de se charger d'un emprunt de 200 millions, dont 50 millions devaient être versés immédiatement.

F. Solar.

## Recettes des chemins de fer français en 1853.

Le *Moniteur* a publié cette semaine le tableau des recettes brutes des chemins de fer français pendant les années 1852 et 1853. En ajoutant à ce tableau les résultats de l'année 1851, tels qu'ils ont été publiés par *le Moniteur* du 15 janvier 1853, on trouve les chiffres suivants :

| Années. | Kilom. exploités en moyennes toute l'année. | Recettes brutes. totales. | par kilom. |
|---|---|---|---|
| | Kilom. | fr. | fr. |
| 1851, | 3,307 | 106,967,496 | 32,345 |
| 1852, | 3,710 | 132,490,239 | 35,712 |
| 1853, | 4,007 | 165,503,450 | 41,304 |

L'augmentation des produits kilométriques de 1852 sur 1851 avait été de 10.4 0/0
celle de 1853 sur 1852 est de 15.6 0/0

Cette augmentation est d'autant plus remarquable qu'elle correspond à une extension du réseau exploité, dans lequel entrent chaque année de nouvelles sections plus éloignées du centre, que l'on ne supposait pas devoir être aussi profitables que les troncs communs.

Plusieurs circonstances ont contribué à produire ce remarquable résultat. Tantôt le progrès des recettes kilométriques a eu pour cause première le raccordement de sections isolées avec de grandes lignes, ce qui les a rendues productives en les rendant utiles ; tantôt les facilités de transport offertes à des contrées fécondes, mais éloignées des centres d'activité, les a fait naître à la vie commerciale et leur a permis de prendre dès le premier moment une part importante dans la circulation générale; tantôt, des causes toutes spéciales ont déterminé un surcroît de trafic considérable ; tantôt, enfin, il ne faut chercher que dans la prospérité générale du pays l'explication du progrès constaté.

### NORD.

Pour le chemin du Nord, par exemple, dont les recettes ont augmenté à peu près dans la proportion de la moyenne générale (16.23 au lieu de 15.6), aucune autre cause que le développement des affaires n'a produit ce résultat ; il est à noter seulement que ce progrès a été obtenu malgré l'ouverture complète du chemin de Strasbourg jusqu'à la frontière allemande, ce qui semblait devoir faire perdre des transports de transit à la ligne du Nord. L'expérience n'a pas justifié ces craintes ; le chemin de Strasbourg s'est développé, comme on le verra tout à l'heure, mais il n'a rien enlevé d'important au trafic du Nord, par la raison très-simple que, malgré les facilités de communication offertes par les chemins de fer, les obstacles que les barrières de douanes opposent aux échanges entre pays limitrophes réduisent à des chiffres insignifiants les circulations internationales et les font descendre, comme recettes, au rang des stations intérieures de troisième ou de quatrième ordre. Qu'importe donc au chemin de fer du Nord, par exemple, que le chemin de Strasbourg lui enlève la moitié de ses voyageurs venant ou en destination de l'Allemagne? Si le nombre total de ces voyageurs est seulement de vingt à trente par jour, la perte sera dans ce cas, de dix à quinze voyageurs ; nombre insignifiant en vérité, et qui ne peut pas plus diminuer la fortune du chemin du Nord, qu'elle ne peut ajouter à celle du chemin de Strasbourg. Ce n'est pas dans la conquête de ces rares unités cosmopolites qu'est l'avenir des chemins de fer, du moins aussi longtemps que notre régime économique actuel subsistera ; c'est dans le développement du trafic intérieur par l'amélioration graduelle des services et d'habiles combinaisons de tarif.

L'année dernière, le chemin du Nord a donné un produit total de 42 fr. 20 avec des recettes brutes de moins de 30 millions ; l'année 1853, avec des recettes de près de 34 millions, donnera environ 48 à 50 fr.,

Digitized by Google

# RECETTES BRUTES DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

**Années 1853 et 1852.**

| NOMS DES CHEMINS. | 1853. Longueur exploitée pendant l'année entière. | 1853. 1er trimest. | 1853. 2e trimest. | 1853. 3e trimest. | 1853. 4e trimest. | 1853. ANNÉE entière. | 1852. Longueur exploitée pendant l'année entière. | 1852. 1er trimest | 1852. 2e trimest. | 1852. 3e trimest. | 1852. 4e trimest. | 1852. ANNÉE entière. | RECETTES par kilomètre 1853. | RECETTES par kilomètre 1852. | DIFFÉRENCE par kil. avec 1852 p. c/o. en plus | DIFFÉRENCE par kil. avec 1852 p. c/o. en moins. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord et Boulogne | 710 | 7,236,253 | 8,173,682 | 10,131,613 | 9,323,340 | 34,807,83[illegible] | 710 | 6,035,828 | 7,3[illegible]3,992 | 8,471,026 | 8,107,153 | 29,948,009 | 49,025 | 42,180 | 16.23 | » |
| Anzin à Somain | 19 | 63,423 | 60,402 | 74,963 | 77,916 | 282,70 | 19 | 28,717 | 34,172 | 54,002 | 74,008 | 201,449 | 14,879 | 10,600 | 40.03 | » |
| Est | 623 | 4,813,31[illegible] | 6,389,300 | 7,003,216 | 6,248,407 | 25,040,23 | 549 | 2,775,[illegible]97 | 3,469,843 | 5,129,673 | 5,137,411 | 16,452,121 | 40,207 | 29,405 | 36.25 | » |
| Montereau à Troyes | (1) 100 | 277,76[illegible] | 329,516 | 373,48[illegible] | 296,074 | 1,376,33 | 100 | 267,337 | 306,443 | 334,40[illegible] | 315,093 | 1,223,288 | 13,763 | 12,583 | 9.31 | » |
| Alsace. Mulhouse à Thann | 21 | 42,41[illegible] | 50,18[illegible] | 39,56 | 47,191 | 179,30[illegible] | 21 | 37,623 | 45,925 | 50,449 | 50,643 | 184,642 | 9,49 | 8,763 | 8.31 | » |
| Alsace. Strasbourg à Bâle | 14 | 624,613 | 787,871 | 949,70 | 828,751 | 3,170,93 | (2) 141 | 518,859 | 628,319 | 823,140 | 702,436 | 2,732,754 | 22,48[illegible] | 19,381 | 16.01 | » |
| Paris à Lyon | 383 | 4,191,969 | 5,075,780 | 5,853,815 | 5,597,760 | 20,718,32 | 383 | 3,478,988 | 4,364,086 | 5,125,869 | 4,988,485 | (2) 17,987,428 | 54,094 | 43,834 | 15.50 | » |
| Lyon à la Méditerranée. Avignon-Marseille | (3) 125 | 994,[illegible]18 | 1,14[illegible],80[illegible] | 1,465,48[illegible] | 1,434,[illegible]22 | 5,099,3[illegible] | 122 | 830,593 | 1,035,199 | 1,280,255 | 1,200,551 | 4,3[illegible],598 | 40,795 | 35,70[illegible] | 14.27 | » |
| Lyon à la Méditerranée. Rive dr. du Rhône | 174 | 807,235 | 870,257 | 1,140,178 | 1,024,498 | 3,842, 6[illegible] | 174 | 849,617 | 892,950 | 1,122,248 | 1,057,221 | 3,911,93[illegible] | 22,081 | 22,484 | » | 1.78 |
| Bordeaux à la Teste | (4) 23 | 46,562 | 68,274 | 149,539 | 62,74[illegible] | 326,13[illegible] | 53 | 43,551 | 52,523 | 102,122 | 46,226 | 244,423 | 6,153 | 4,612 | 33.41 | » |
| Saint-Étienne à Lyon | 63 | 1,302,310 | 1,512,462 | 1,689,609 | 1,564,662 | 5,969,04[illegible] | 60 | 1,082,260 | 1,181,400 | 1,347,523 | 1,434,789 | 5,045,962 | 90,743 | 76,434 | 18.69 | » |
| Saint-Étienne à Andrezieux | (5) 18 | 10[illegible],84[illegible] | 137,082 | 135,046 | 133,019 | 516,93[illegible] | 18 | 97,444 | 109,813 | 116,573 | 131,614 | 455,244 | 28,722 | 25,291 | 13.57 | » |
| Andrezieux à Roanne | 68 | 229,56[illegible] | 358,403 | 245,093 | 344,067 | 1,227,13[illegible] | 68 | 263,623 | 296,060 | 267,045 | 293,845 | 1,090,573 | 18,052 | 16,038 | 12.56 | » |
| Orléans et ses prolongements | (6) 1,046 | 7,121,360 | 8,544,533 | 11,213,170 | 10,722,041 | 37,601,110 | 927 | 5,950,942 | 7,004,938 | 6,506,631 | 7,501,425 | 27,013,934 | 37,001 | 32,065 | 13.27 | » |
| Ouest. Paris à la Loupe | 124 | 750,213 | 928,674 | 1,029,658 | 994,789 | 3,703,37[illegible] | (7) 99 | 602,13[illegible] | 729,671 | 748,978 | 819,759 | 2,880,543 | 29,836 | 29,096 | 2.65 | » |
| Ouest. Paris à Versailles (r.d.) | 23 | 274,416 | 500,491 | 675,810 | 302,666 | 1,753,38[illegible] | 23 | 272,926 | 507,979 | 580 651 | 352,200 | 1,712,8[illegible]3 | 76,234 | 74,472 | 2.37 | » |
| Ouest. Paris à Versailles (r.g.) | 17 | 137,133 | 268,921 | 356,206 | 181,951 | 867,55[illegible] | 17 | 194,50[illegible] | 289,905 | 272,469 | 172,732 | 819,634 | 48,092 | 48,214 | 20.49 | » |
| Paris à Rouen | 140 | 2,899,389 | 2,653,081 | 3,582,283 | 2,716,327 | 11,101,07[illegible] | 14[illegible] | 1,994,633 | 2,417,607 | 2,987,215 | 2,351,466 | 9,750,941 | 79,293 | 69,650 | 13.84 | » |
| Rouen au Havre | 92 | 900,507 | 1,119,818 | 1,521,79[illegible] | 1,238,006 | 4,780,55[illegible] | 92 | 821,093 | 956,176 | 1,231,748 | 963,149 | 3,972,46[illegible] | 51,963 | 43,179 | 20.34 | » |
| Rouen à Dieppe | 5[illegible] | 167,608 | 192,028 | 337,967 | 183,503 | 881,50[illegible] | 51 | 155,293 | 188,440 | 313,757 | 218,084 | 875,577 | 17,284 | 17,168 | 0.68 | » |
| Paris à Saint-Germain | 26 | 233,124 | 445,33[illegible] | 630,051 | 315,285 | 1,623,8[illegible] | (9) 26 | 189,97[illegible] | 410,458 | 493,474 | 270,614 | 1,367,519 | 62,071 | 52,597 | 18.01 | » |
| Paris à Sceaux | (8) 11 | 41,562 | 93,[illegible]93 | 188,50[illegible] | 86,017 | 329,37[illegible] | 11 | 35,629 | 88,371 | 110,338 | 49,035 | 283,563 | (9) 29,944 | 25,778 | 15.66 | » |
| Chemin de Ceinture | 6 (10) | 27,708 | 38,720 | 39,687 | 44,650 | 145,76[illegible] | » | » | » | » | » | » | 24,294 | » | » | » |
| Totaux et moyennes | 4,007 | 32,694,836 | 39,706,[illegible]62 | 49,[illegible]36,771 | 43,804,561 | 165,[illegible]02,47[illegible] | 3,716 | 26,537,432 | 32,163,636 | 37,511,180 | 36,277,971 | 132,490,239 | 41,394 | 35,712 | 15.66 | » |

(1) De Paris à Strasbourg et de Frouard à la frontière.
(2) Non compris le prélèvement sur les recettes de Mulhouse.
(3) De Paris à Chalon.
(4) Lignes de Montpellier à Nîmes et à Cette et du Gard.
(5) Y compris l'embranchement de Montrambert.
(6) De Paris à Bordeaux, Nantes, Châteauroux, Nevers et Varennes.
(7) De Paris à Poitiers, Nantes, Châteauroux et Nevers, et d'Angoulême à Bordeaux.
(8) Y compris l'embranchement d'Argenteuil.
(9) Non compris les redevances de Rouen et de l'Ouest montant, pour 1853, à 1,059,848 fr.; et pour 1852, à à 1,[illegible]42,187 fr., dans lesquels figurait un reliquat de l'exercice précédent.
(10) De la gare de Rouen à celle de Strasbourg.

dont 16 fr. ont été payés. L'excédant, soit environ 32 à 34 fr., sera payé le 1er juillet prochain.

### STRASBOURG.

Le chemin de Strasbourg et ses embranchements, qui figurent dans le tableau ci-joint sous le titre nouveau de *Chemin de l'Est*, est un exemple frappant de l'influence exercée sur les recettes de chemins de fer par le raccordement au tronc principal de sections demeurées jusque-là improductives par suite de leur isolement.

Les produits bruts du chemin de Strasbourg n'avaient été, en 1852, que de 26,409 fr. par kilomètre. En 1853, le même chemin, en y comprenant l'embranchement de Frouard à la frontière prussienne, a donné des produits qui ont dépassé le chiffre de 40,000 f. par kilomètre, et l'on doit se souvenir que, pendant les premiers mois de l'année, le matériel d'exploitation a été tout à fait insuffisant pour répondre aux demandes du commerce; on doit donc s'attendre, d'après cela, pour 1854, à une nouvelle augmentation, qui est d'environ 30 0/0, pour le seul mois de janvier.

En tenant compte des charges de la Compagnie de Strasbourg, on peut espérer, pour 1853, obtenir un revenu d'environ 55 fr. par action, sur lequel il a déjà été payé 20 fr. L'excédant, soit environ 35 fr., sera payé vers le 1er mai, après l'assemblée qui aura lieu au mois d'avril.

### LYON.

Le chemin de fer de Paris à Lyon n'a vu s'ouvrir aucune section nouvelle de sa ligne en 1853; l'augmentation de recettes de 16 0/0 est le résultat unique du développement des trafics intérieurs.

Dans son rapport à l'assemblée générale du 7 avril 1853, la Compagnie de Lyon avait évalué ses recettes brutes pour la même année à 20 millions, et ses bénéfices nets, calculés sur cette base, à. . . . 15,443,991 89
dont 12 fr. 50 par action, ou 3,000,000 »
ont déjà été payés aux actionnaires à titre d'intérêt;
26 fr. par action, ou. . . . 6,221,995 94
peuvent être distribués au mois de juillet à titre de dividende, et le surplus : encore . 6,221,995 94
ou 26 autres francs par action, devront être mis en réserve pour être distribués l'année prochaine avec les produits de l'année courante.

Les prévisions de la Compagnie, quant à ses recettes brutes, ayant été dépassées, il n'est pas douteux que le dividende prévu par elle ne soit aussi plus considérable, et n'atteigne bien près de 30 fr.

### LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Les sections exploitées par la Compagnie des chemins de Lyon à la Méditerranée ont pris part au progrès général, malgré l'imperfection des chemins de la rive droite du Rhône, non encore remis complétement en état de bon service, malgré la concurrence de la navigation maritime et fluviale, favorisée par cette imperfection même, malgré l'isolement du principal centre commercial et malgré la réduction de 50 0/0, opérée par le cahier des charges sur le tarif pour le transport des houilles. On conçoit dès-lors ce qu'un progrès de 14 0/0, réalisé dans des conditions aussi mauvaises, promet de développements pour le jour, désormais prochain, de l'achèvement des travaux d'amélioration des chemins de la rive droite, de complément du matériel des transports et de raccordement avec Lyon.

Dans son rapport à l'assemblée générale du 30 avril 1853, le Conseil d'administration évaluait comme suivent les résultats de l'exercice alors commencé, pour les chemins en exploitation rachetés par la Compagnie :

| | Rive droite. | Rive gauche. |
|---|---|---|
| Recettes brutes, | 3,800,000 | 4,600,000 |
| Frais d'exploitation, | 1,710,000 | 1,840,000 |
| Charges du rachat, | 1,485,000 | 2,100,000 |
| Bénéfice net, | 605,000 | 600,000 |

D'après les recettes brutes, dont les chiffres sont au *Moniteur*, les prévisions ci-dessus doivent être modifiées ainsi :

| | Rive droite. | Rive gauche. |
|---|---|---|
| Recettes brutes, | 3,842,169 | 5,099,328 |
| Frais d'exploitation, | 1,728,976 | 2,139,731 |
| Charges de rachat, | 1,485,000 | 2,000,000 |
| Bénéfice net, | 628,193 | 959,597 |

Le bénéfice net total réalisé par la Compagnie sur l'exploitation des lignes rachetées doit s'élever ainsi, pour 1853 et d'après ses propres bases, à environ 1,587,790
à quoi il faut ajouter les bénéfices de 1852, non répartis, 359,256
Ensemble, 1,947,046
indépendamment du produit des placements de fonds.

Cette somme doit servir d'abord à payer les intérêts des obligations émises, et ensuite ceux des actions formant le capital social. On peut s'attendre que, ces paiements effectués, il restera encore un dividende d'environ 8 fr. par action; le chemin de la Méditerranée sera ainsi le premier qui, par suite de rachats avantageux, aura pu exécuter et terminer son entreprise principale sans rien prélever sur son capital pour les intérêts à servir aux actionnaires pendant la construction. Cette circonstance est des plus heureuses pour la Compagnie, et doit contribuer à la consolidation de son crédit.

### ORLÉANS.

Pendant l'année 1853, le chemin d'Orléans a étendu son exploitation de 827 à 1,016 kilomètres, et élevé ses produits de 27,013,934 à 37,601,110

Si importante que soit cette augmentation, elle ne donne pas encore, cependant, une idée exacte de l'influence que les sections nouvellement ouvertes doivent exercer sur les recettes générales. Cette ouverture a eu lieu, en effet, dans les circonstances les plus défavorables, avec une seule voie sur un très-long parcours, un matériel insuffisant en machines et en wagons : aussi la Compagnie eût-elle de beaucoup préféré attendre, mais elle a dû céder aux sollicitations des villes et des autorités locales ou supérieures, et ouvrir plusieurs sections six mois, et plus, avant l'époque où elles étaient exigibles.

Si incomplets que soient, par suite, les produits de 1853, ils donnent néanmoins, pour les actionnaires, des résultats satisfaisants, que l'on peut évaluer comme suit :

| | |
|---|---|
| Les produits bruts étaut de | 37,600,000 |
| Il en faut déduire : | |
| Frais d'exploitation, 36 0/0, | 13,536,000 |
| Service des anciens emprunts, | 1,215,800 |
| Pension Leconte, | 12,500 |
| Amortissement du capital, | 254,500 |
| 15 0/0 aux employés, | 2,262,2000 |
| Recettes d'ordre (impôt du dixième), environ, | 519,001 |
| Ensemble, | 17,800,000 |
| Restera pour les actionnaires, | 19,800,000 |

ou 66 fr. par action, sur lesquels il a déjà été distribué 30 fr. L'excédant sera payé le 1er avril, après l'assemblée générale.

L'exploitation de 1854, sans avoir lieu encore dans des conditions parfaites, sera cependant plus normale que celle de 1853 et donnera des produits supérieurs.

En supposant, ce qui n'a rien d'exagéré, une recette brute de 43 millions pour l'année 1854, on arrivera à trouver un revenu de 75 fr. par action.

### CHEMIN DE FER DE RHÔNE ET LOIRE.

Les chemins d'entre Rhône et Loire, rachetés par le Grand-Central, c'est-à-dire Saint-Etienne à Lyon, Saint-Etienne à Andrezieux et Andrezieux à Roanne, bien qu'exploités isolément par les anciennes Compagnies pendant presque toute l'année 1853, n'en ont pas moins pris leur part du progrès général.

Les recettes brutes de Saint-Étienne à Lyon ont augmenté de . . . . . 18.69 0/0
Celles de Saint-Etienne à Andrezieux de . . . . . 13.57 0/0
Et celles d'Andrezieux à Roanne, de. . . . . 12.56 0/0

En réunissant ensemble les recettes des trois chemins pour 1853, on arrive à un total de. . . . . 7,733,571 fr.

D'où ressort, déduction faite de 45 0/0 pour les frais, un bénéfice net de . . . . . 4,253,464
Les charges du rachat des trois lignes sont pour 1853 d'environ . . . . . 3,593,464 (1)

Ce qui laisse un profit net de. . . . . 660,000 fr.
pour la Compagnie du Grand-Central, soit 3.66 par action, qui viennent diminuer d'autant les sommes à prélever sur le capital pendant la construction.

(1) Voir le *Journal des chemins de fer* du 22 octobre 1853, pages 801 et 802.

Digitized by Google

### CHEMINS DE LA FUSION NORMANDE.

Après les lignes dont nous venons de parler, il ne reste plus que les chemins de la fusion normande : Rouen, Havre, Ouest, Saint-Germain. On connaît déjà les brillants résultats obtenus par la ligne de Rouen; ceux de la Compagnie du Havre ne le seront pas moins, et leur tronc commun, le chemin de Saint-Germain, marche en tête de tous les chemins français par l'importance de ses recettes kilométriques, qui dépassent 100,000 fr.

La difficulté d'établir par prévision le compte des charges et dépenses du chemin de l'Ouest ne nous permet pas de calculer ses revenus probables par action pour 1853; les recettes kilométriques sont restées à peu près stationnaires, par suite de l'ouverture de la section de la Loupe, impasse sans relations et sans activité; mais la prochaine ouverture du Mans va modifier cette situation et permettra au chemin de l'Ouest de rentrer dans la loi du progrès général.

### RÉSUMÉ.

En rectifiant quelques erreurs commises par le *Moniteur*, et en ajoutant aux recettes du chemin de Saint-Germain les redevances de Rouen et de l'Ouest, on obtient le classement suivant des chemins de fer français, rangés par ordre d'importance de leurs recettes kilométriques :

| Lignes. | Recettes par kilomètre. |
|---|---|
| Saint-Germain, | 102,835 |
| Saint-Etienne à Lyon (Grand-Central), | 90,743 |
| Rouen, | 79,293 |
| Versailles (r. d.), Ouest, | 76,234 |
| — (r. g), Ouest, | 58,092 |
| Lyon, | 54,094 |
| Havre, | 51,963 |
| Nord, | 49,025 |
| Méditerranée (rive gauche), | 40,795 |
| Strasbourg (Est), | 40,207 |
| Orléans et prolongements, | 37,001 |
| Paris à Sceaux, | 29,944 |
| Ouest, | 29,866 |
| Saint-Étienne à Andrezieux (Grand-Central), | 28,722 |
| Chemin de Ceinture, | 24,294 |
| Bâle (Est), | 22,489 |
| Méditerranée (rive gauche), | 22,081 |
| Andrezieux à Roanne (Grand-Central), | 18,052 |
| Dieppe, | 17,284 |
| Anzin, | 14 879 |
| Montereau (Est), | 13,763 |
| Thann, | 6,153 |

Dans un prochain travail nous rapprocherons ces résultats obtenus des sommes dépensées pour l'établissement des chemins de fer, en y ajoutant les primes payées par les actionnaires.

AD. BLAISE (des Vosges).

## Chemin de fer d'Orléans.

*Billets d'abonnement et de saison.*

Une indication incomplète, contenue dans notre dernier numéro, a donné lieu à des observations critiques relatives au projet de la Compagnie d'Orléans de délivrer des billets d'abonnement à prix réduits pour la belle saison.

Quelques personnes ont cru qu'il s'agissait de billets d'abonnement pour toute la ligne. Il n'en est rien. Les abonnements n'auront lieu que pour la banlieue des principales villes auxquelles aboutit le chemin d'Orléans. Ainsi, Paris et sa banlieue, jusqu'à Juvisy ou Corbeil; Nantes jusqu'à Ancenis; Bordeaux jusqu'à Libourne.

Contenu dans cette limite, le système anglais des abonnements de saison doit multiplier les voyages et accroître les produits. Étendu à tout un réseau de plus de 1,000 kilomètres, il ne pourrait être qu'un leurre pour le public, ou la cause d'une diminution de recettes pour la Compagnie.

G. LESOIN.

## Chemin de fer central Suisse.

Le conseil d'administration, dans sa séance du 31 janvier, a entendu le rapport du comité de direction.

Il ressort de ce document, que toutes les concessions sont maintenant régularisées, que les gouvernements cantonaux ont approuvé, à peu d'exceptions près, les plans des tracés. Huit lots de travaux d'art et de terrassement, parmi lesquels ceux formant la ligne de Bâle à Sissach, ont été adjugés au prix moyen de 34,900 fr. le kilomètre. La longueur totale de ces lots est de 27 kilomètres, dont la moitié à deux voies.

Les travaux du tunnel de Hauenstein avancent d'une manière satisfaisante, et les galeries ont déjà atteint une longueur de 160 mètres environ, dont les deux tiers sont voûtés. L'entrepreneur, M. Brassey, va faire commencer les travaux des puits.

Un traité pour la confection de cinquante voitures et wagons, destinés à l'exploitation de la ligne de Bâle-Sissach, qui doit être ouverte encore cette année, a été conclu avec un établissement du pays.

D'après les comptes soumis au conseil, le premier versement de 100 fr. sur les actions a produit 7 1/4 millions.

Les dépenses, jusqu'au 31 décembre 1853, s'élèvent à 1 1/2 =

Reste disponible 5 3/4 millions.

Cette somme se trouve investie, en partie, en effets de commerce sur Bâle, Paris et Londres, et en partie elle est déposée en compte-courant chez diverses maisons de banque. 600,000 fr. forment le montant du cautionnement.

Le conseil a adopté toutes les propositions du comité de direction. Parmi elles figurent la construction de la gare provisoire de Bâle et des maisons de garde et de station sur toute la ligne de Bâle-Sissach. Un appel de fonds a été décrété, payable 25 fr. le 15 mars et 25 fr. les 15 mai prochain.

## Banque de France.

### COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS DE 1853.

Nous publions plus loin le texte du rapport présenté à l'assemblée générale des actionnaires de la Banque de France, le 26 janvier dernier, sur les opérations de l'année 1853.

Malgré la concision extrême de ce document, les faits y sont exposés avec une clarté suffisante pour rendre de longs commentaires superflus.

L'année 1853, comparée à toutes les précédentes, présente le chiffre d'affaires le plus considérable. La masse des opérations s'est élevée, pendant cet exercice, à 3,964,000,000 fr.

Elle n'avait été, en 1847, que de 2,714,000,000 ou 46 0/0 de moins.

Il est vrai, par contre, qu'en raison de la fixation du taux de l'escompte et des avances à 3 0/0, pendant les trois premiers trimestres de 1853, les dividendes pour cette année ne sont que de 154 fr. par action, tandis qu'ils avaient été pour 1847, avec le taux à 4 0/0, de 177 fr.

Le rapport touche en passant et sans les approfondir à deux questions importantes : la circulation monétaire et la réduction des réserves métalliques.

Quant à ce dernier point, une note du compte rendu permet de rassurer complétement le public. S'il y a eu diminution dans les encaisses métalliques de la Banque de France et de ses succursales, il n'y a pas eu diminution de la circulation des espèces monnayées dans le pays. Il résulte au contraire des chiffres officiels communiqués par l'administration des douanes, que les importations de métaux précieux en France, pendant l'année 1853, ont excédé les exportations de 184 millions de francs (1). Sous ce rapport, donc, les esprits les plus timorés peuvent reprendre confiance ; notre circulation ne s'est pas ralentie, elle a pris au contraire une activité nouvelle et attiré dans les transactions journalières de l'intérieur, outre l'excédant des importations, tout ce qui a été puisé dans les réservoirs de la Banque.

Mais si nos réserves métalliques se sont

| | OR. | ARGENT. | TOTAL. |
|---|---|---|---|
| | millions. | millions. | millions. |
| (1) Importations | 316 | 113 | 429 |
| Exportations | 29 | 216 | 245 |
| Excédant des importations | 287 | — | 184 |
| — exportations | — | 103 | — |

Digitized by Google

accrues tout en se déplaçant, elles ont varié quant à leur composition. Les changements survenus ne sont pas encore sans doute de nature à faire craindre des troubles sérieux dans la circulation ; mais il n'en est pas moins constant que nos espèces d'argent monnayées sortent ; et comme elles ne peuvent pas être absolument remplacées par des monnaies d'or, il est facile de calculer l'époque où la monnaie d'argent manquera en France, s'il n'est pas pris en temps utile des mesures efficaces pour faire disparaître l'avantage qui existe aujourd'hui à exporter nos pièces de 5 fr. L'administration de la Banque n'a pas à intervenir directement dans ces mesures, qui ne peuvent être appliquées que par le gouvernement, mais sa position et le rôle qu'elle remplit dans les affaires, la mettent à même d'indiquer et de recommander même une solution pratique aux difficultés qui peuvent sortir de la marche actuelle des choses.

En présence du développement si remarquable des opérations de la Banque de France, on serait mal venu à se plaindre de son défaut d'initiative. On peut cependant regretter qu'elle ne donne pas à ses services nouveaux tous les développements qu'ils comportent. La Caisse de dépôt des titres et valeurs mobilières, par exemple, qui a entraîné la Banque dans des dépenses de construction et de personnel considérables, ne rend pas au public tous les services que l'on pourrait en attendre, et à la Banque des profits en rapport avec les sacrifices qu'elle s'est imposés. Le dépôt simple ne convient qu'à des particuliers; mais pour les grandes transactions faites par les agents de change, les banquiers, etc., il faut y joindre la faculté des virements, comme pour les espèces, ce qui préviendrait les déplacements de titres, ferait disparaître les chances de perte et de vol, économiserait le temps, et pourrait devenir pour la Banque la source de bénéfices considérables.

AD. BLAISE (des Vosges).

## Situation de la Banque de France.

La situation de la Banque de France au 9 février 1854 présente, avec la situation arrêtée au 12 janvier dernier, les résultats comparatifs suivants :

*En caisse*, tant à Paris que dans les succursales, 280 millions au lieu de 294. — Diminution, 14 millions.

*Portefeuille*, 410 millions au lieu de 402. — Augmentation, 8 millions. Elle porte et au-delà sur le portefeuille de Paris, qui s'est accru de 12 millions, tandis que celui des succursales a baissé.

*Avances sur rentes*, 37 millions au lieu de 42. — Diminution, 5 millions.

*Avances sur actions*, 73 millions au lieu de 84. — Diminution, 11 millions, portant tout entière sur Paris, ce qui a fortement contribué à la baisse de nos valeurs depuis un mois.

*Escompte au Trésor de bons du Trésor*, 30 millions. — Cet article figure pour la première fois dans la situation, et est le résultat du nouveau traité passé cette semaine entre le Trésor et la Banque. Le même traité comprend l'escompte d'une autre somme de 30 millions de bons du Trésor à trois mois, renouvelables à l'échéance.

*Circulation des billets au porteur*, 623 millions au lieu de 642. — Diminution, 19 millions.

*Compte courant créditeur du Trésor*, 56 millions au lieu de 48. — Augmentation, 8 millions. Mais il faut déduire les 30 millions de bons du Trésor escomptés, ce qui donne une diminution effective de 22 millions.

*Comptes courants particuliers*, 162 millions au lieu de 152. — Augmentation, 10 millions.

En résumé, on trouve entre les deux situations au 9 février 1854 et au 12 janvier précédent, les différences suivantes :

| | | |
|---|---|---|
| *Diminution* de l'encaisse, | 14 | millions. |
| *Augmentation* du portefeuille, | 8 | — |
| *Diminution* des avances sur rentes, | 5 | — |
| *Diminution* des avances sur actions, | 11 | — |
| *Augmentation* des escomptes de bons du Trésor (compte nouveau), | 30 | — |
| *Diminution* de la circulation des billets, | 19 | — |
| *Augmentation* du crédit du Trésor, y compris 30 millions d'escompte, | 8 | — |
| *Augmentation* des comptes courants, | 10 | — |

AD. BLAISE (des Vosges).

## Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 9 février 1854.

ACTIF.

| | | |
|---|---|---|
| Argent monnayé et lingots | 179,250,483 | 67 |
| Numéraire dans les succursales | 101,386,136 | » |
| Effets échus hier à recouvrer ce jour | 721,579 | 21 |
| Portefeuille de Paris, dont 74,404,618 fr. 08 c., provenant des succursales | 291,366,359 | 85 |
| Portefeuille des succursales, effets sur place | 209,593,525 | » |
| Avances sur lingots et monnaies | 1,283,000 | » |
| Avances sur lingots et monnaies dans les succursales | 2,658,543 | » |
| Avances sur effets publics français | 27,363,536 | 40 |
| Avances sur effets publics français dans les succursales | 10,384,300 | » |
| Avances sur actions et obligations de chemins de fer | 54,006,600 | » |
| Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales | 19,317,230 | » |
| Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848 | 70,000,000 | » |
| Escompte au trésor de bons du trésor | 30,000,000 | » |
| Rentes de la réserve | 10,000,000 | » |
| Rentes, fonds disponibles | 55,505,958 | 62 |
| Hôtel et mobilier de la Banque | 4,000,000 | » |
| Immeubles des succursales | 3,881,739 | » |
| Intérêts dans les comptoirs nationaux d'escompte | » | » |
| Dépenses d'administration de la Banque et des succursales | 343,743 | 69 |
| Divers | 524,495 | 60 |
| | 981,588,929 | 74 |

PASSIF.

| | | |
|---|---|---|
| Capital de la Banque | 91,250,000 | » |
| Réserve de la Banque | 12,980,750 | 14 |
| Réserve immobilière de la Banque | 4,000,000 | » |
| Billets au porteur en circulation, de la Banque | 488,652,000 | » |
| Billets au porteur en circulation, des succursales | 135,055,175 | |
| Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales | 7,252,034 | 89 |
| Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales | 10,101,160 | » |
| Compte courant du Trésor créditeur | 56,036,949 | 49 |
| Comptes courants de Paris | 135,924,719 | 33 |
| Comptes courants dans les succursales | 26,590,194 | » |
| Dividendes à payer | 1,651,948 | 25 |
| Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales | 3,477,336 | 51 |
| Droits de garde | 3,307 | 25 |
| Rée compte du dernier semestre à Paris et dans les succursales | 1,289,106 | 12 |
| Rentrées excédant l'évaluation des effets en souffrance | 31,993 | 13 |
| Divers | 7,886,258 | 93 |
| | 981,588,929 | 74 |

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

*Le Gouverneur de la Banque,*

Comte D'ARGOUT.

## Chemin de fer de l'Ouest.

Tout se prépare à Nogent-le-Rotrou pour l'inauguration de la nouvelle station du chemin de fer de l'Ouest qui va relier cette ville à Paris. La ville et la Compagnie font de grands préparatifs aux abords de la gare. Ce sera une solennité pour le pays.

On espère que MM. les ministres des travaux publics et de l'intérieur honoreront cette cérémonie de leur présence.

Digitized by Google

Le conseil d'administration du chemin de fer, le directeur et les ingénieurs, M. le général Le Breton et plusieurs autres invités feront également partie du train officiel, qui partira de Chartres à midi, au jour qui sera ultérieurement indiqué, pour arriver à Nogent vers une heure et demie.

### Recettes de la semaine.

Nous sommes heureux d'avoir à constater les progrès soutenu des recettes de presque toutes nos principales lignes de chemins de fer. Les bulletins que nous publions cette semaine présentent les augmentations suivantes sur les bulletins de la semaine correspondante de 1853, déjà fort en hausse elle-même sur celle de 1852 :

| *Lignes.* | *Recettes brutes.* | *Augment. s. 1853* | |
|---|---|---|---|
| | | *Totale* | *0/0.* |
| | 1re Catégorie. | | |
| Orléans | 719,363 » | 171,049 | 31.1 |
| | 2e Catégorie. | | |
| Nord | 693,012 » | 105,397 | 18.0 |
| Rouen | 197,347 » | 96,349 | 53.2 |
| Havre | 89,558 » | 19,833 | 28.4 |
| Lyon | 343,037 » | 18,351 | 5.6 |
| Strasbourg | 511,827 » | 142,121 | 38.5 |
| Bale | 53,380 » | 9,782 | 22.4 |
| Ouest | 103,551 » | 7,745 | 8.0 |
| Méditerranée | 182,973 » | 48,260 | 35.8 |

Depuis le commencement de l'année, l'augmentation est de 11 1/2 0/0 sur le Nord, de 18 0/0 sur Rouen, de 25 0/0 sur Strasbourg et de 20 0/0 sur la Méditerranée. Ces faits confirment pleinement les espérances que nous n'avons cessé de nourrir sur les fructueux résultats de l'exploitation de nos chemins de fer, et la confiance que les capitalistes sérieux continuent à accorder à ce genre de placements.

Ad. Blaise (des Vosges).

## AVIS AUX ACTIONNAIRES.

### Opérations courantes.

#### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Graissessac a Béziers. — Assemblée générale le mardi 14 mars 1854, salle Herz. — Déposer vingt actions.

Dijon a Besançon. — Jeudi, 2 mars, assemblée générale pour examiner et recevoir les comptes annuels, entendre le compte-rendu des négociations entamées pour la fusion de Dijon avec Lyon, et délibérer sur diverses propositions soumises par le Conseil. — Déposer vingt actions.

Anvers a Gand. — Assemblée générale, le samedi 4 mars 1854, à midi, rue aux Choux, 3 bis. But de l'assemblée : lecture du rapport; exposé du bilan, et élections.

Déposer au moins dix actions, à Bruxelles, avant le 25 février; à Paris, 34, rue de Provence, avant le 21 février.

#### APPELS DE FONDS.

Grand-Central de France. — Deuxième versement de 50 fr. par action du 10 au 25 février 1854. Intérêt dû à 4 0/0 à partir du 10 février, pour chaque jour de retard, à défaut de versement avant le 25. Echange des actions nominatives en actions définitives au porteur, libérées de 250 fr. chacune.

A dater du 10 février, les actions nominatives ne sont plus transférables.

Le versement ci-dessus et l'échange des titres ont lieu à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 heures à 3 heures On paie aussi l'intérêt à 4 0/0, 5 fr. par action, depuis le 1er janvier.

Caen et Cherbourg. — Versement de 150 fr. par action, le 20 février 1854.

A défaut de versement, l'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû pour chaque jour de retard.

Central Suisse. — Versement de 25 fr. au 15 mars prochain, sous déduction de 2 fr. pour intérêts semestriels du premier versement. Versement de 25 fr. au 15 mai 1854, avec faculté de payer par anticipation le 15 mars, sous déduction des intérêts de 0 fr. 16 c. par action. Total à verser, 47 fr. 84 c. A Paris, rue Bergère, 18; à Bâle, chez M. Marcuard et Ce.

Crédit foncier de France. — L'administration a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations foncières, que le tirage au sort de la première série, qui devra compléter le versement intégral de 1,000 fr., devant avoir lieu le 11 février prochain, ceux d'entre eux qui ne voudront pas rester exposés aux chances du sort ou qui voudront profiter de l'augmentation de l'intérêt attaché à une partie des titres, seront admis, jusqu'au 10 février, à réduire leurs engagements à une coupure de 500 fr. par promesse. Cette coupure donnera droit à la moitié du lot attribué à l'obligation totale.

Les porteurs qui useront de cette faculté auront à verser 300 fr. par promesse, dont 100 f. avant le 11 février, 100 fr. du 15 avril au 1er mai, et 100 fr. du 15 octobre au 1er novembre, avec faculté d'anticipation.

Les porteurs des promesses qui voudront réduire leurs engagements dans la même proportion, tout en conservant les conditions actuelles de prime et d'intérêt, seront admis à le faire, en profitant des délais ci-dessus indiqués.

MM. Falkenhagen Zaleski, Hall et Ce, banquiers, rue Basse-du-Rempart, n° 25, se chargent de faire l'avance des versements de 100 f. pour ceux des porteurs de promesses qui leur déposeront leurs titres.

Messieurs les porteurs des obligations entièrement libérées sont, en même temps, prévenus que leur demande d'échange de ces obligations contre des titres à 0/0 sera admise du jeudi 23 février au 15 mars.

#### SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Nord. — Emission de 75,000 obligations nouvelles de 500 fr., portant 15 fr. d'intérêt, jouissance du 1er janvier 1854, et remboursables à 500 fr., en 73 annuités. L'émission sera faite à 335 francs, dont 135 payables comptant.

Les autres versements se feront comme il suit : 100 fr. le 1er juillet 1854; 100 fr. le 1er janvier 1855. On pourra souscrire par anticipation. Il sera bonifié, dans ce cas, un escompte de 3 0/0 l'an. Les obligations seront données de préférence aux actionnaires du Nord dans la proportion des actions qu'ils possèdent.

Strasbourg. — (Voir aux échanges de titres)

Paris a Rouen. — Emission de 1800 obligations de 1000 fr., remboursables à 1250 fr. en quinze annuités, et portant 50 fr. d'intérêt par an.

L'émission est faite au pair, soit au prix de 1000 fr. par obligation, dont 250 fr. payables en souscrivant.

Les autres versements se feront ainsi :

250 fr. le 15 mai 1854;
id. le 15 août 1854;
id. le 15 novembre 1854.

Le premier coupon, 5 0/0, sera payé le 1er décembre 1854.

La préférence est réservée pour cette souscription, jusqu'au 15 février, à MM. les actionnaires de la Compagnie de Rouen.

#### PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Paris a Rouen. — Depuis le 3 février 1854, paiement du dividende de 35 fr. du 2e semestre 1853, rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures, sur présentation des titres.

Mines de la Loire. — Depuis le 1er février, paiement du coupon de 25 f. des obligations, à Paris et à Lyon, à la caisse, chez Odier, à Genève.

#### ÉCHANGE DE TITRES.

Strasbourg. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

Chemin de fer Grand-Central. — (*Voir* aux appels de fonds.)

#### AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Paris a Rouen. — Les numéros des actions tirées dans l'assemblée générale du 31 janvier, sont : 3,253 — 4,892 — 5,472 — 7,305 — 9,412 — 11,090 — 11,893 — 13,425 — 14,335 — 14,535 — 15,444 — 17,052 — 17,242 — 20,553 — 20,857 — 21,648 — 23,063 — 23,905 — 24,113 — 25,092 — 25,782 — 26,781 — 28,897 — 29,181 — 29,283 — 31,744 — 32,744 — 35,260 — 35,294 — 35,684 — 37,865 — 37,952 — 41,111 — 43,057 — 45,475 — 45,806 — 45,389 — 46,017 — 46,233 — 46,708 — 47,312 — 47,689 — 47,780 — 49,684 — 51,508 — 53,094 — 53,629 — 54,880 — 57,588 — 59,256 — 64,257 — 62,726 — 63,422 — 64,029 — 64,077 — 67,957 — 70,583 — 71,092.

Ces actions recevront, outre le dividende de 35 fr. par action, 500 fr. en numéraire, et seront échangées contre des actions de jouissance nominatives ou au porteur, conférant les mêmes droits que les actions non amorties, et donnant droit au dividende au delà de l'intérêt à 5 0/0

Remboursement et échange, rue d'Amsterdam, depuis le 3 février.

C. Devisa.

Digitized by Google

## Banque de France.

*Compte rendu, au nom du Conseil général de la Banque, par M. le comte d'Argout, gouverneur; l'assemblée générale des actionnaires de la Banque de France du 26 janvier 1854.*

### I. — *Des nominations.*

Messieurs, le conseil général de la Banque a éprouvé deux pertes cruelles : notre vénérable doyen, M. Antoine Odier, censeur, qui pendant trente-quatre années nous a rendu tant et de si mémorables services, et qui a laissé dans le monde commerçant des regrets aussi vifs qu'universels, nous a été enlevé le 21 août dernier. M. Halphen, l'un des derniers élus parmi les régents, lequel possédait toute notre affection et toute notre estime, est mort subitement, le 16 février, quelques jours après sa nouvelle réélection. La mort a frappé presque simultanément le plus ancien et l'un de nos plus nouveaux collaborateurs.

M. Odier devait terminer cette année son temps de service. Son remplacement donnera lieu à la première élection dont vous aurez à vous occuper.

M. Halphen ne devait arriver au terme de ses fonctions qu'au bout de quatre ans. Son remplacement sera l'objet de la seconde élection. Son successeur ne sera nommé que pour une égale période de quatre années.

Le mandat de MM. Jacques Lefebvre, Adolphe Durand et Devalois, régents, vient d'expirer, ce qui entraine la nécessité d'une troisième, quatrième et cinquième nomination.

Tel sera l'ordre selon lequel l'assemblée générale aura à procéder aux élections.

Il est superflu de vous rappeler que les censeurs et les régents sont indéfiniment rééligibles.

### II. — *Observations générales.*

Divers événements ont influé d'une manière puissante sur les opérations de cet établissement.

Jamais à aucune autre époque l'activité du commerce, de l'industrie, des travaux publics et des spéculations de toute espèce, n'a été plus grande qu'en 1853, surtout pendant les neuf premiers mois de l'année; de là l'importance inusitée des transactions accomplies par la Banque.

L'insuffisance de la récolte a déterminé de nombreux achats de grains à l'étranger; de là, en partie, la réduction de nos réserves.

L'importation toujours croissante de lingots et de matières d'or a modifié considérablement la nature de la circulation métallique de la France. Jadis cette circulation consistait presque exclusivement en pièces d'argent; aujourd'hui, dans les encaisses de la Banque centrale comme dans nos recouvrements à Paris, l'or domine. La fixité de la valeur relative des deux métaux a subi une certaine altération (1).

(1) Il existe une opposition assez singulière entre la marche de nos encaisses et les états des douanes.

Selon ces derniers documents, il aurait été importé en France, en 1853, 316 millions en or et 113 millions en argent. . . . . 429,000,000

Il aurait été exporté :

En or, 29 millions, et en argent, 216 millions. Total. . . . . 245,000,000

D'où il résulte que les importations auraient surpassé les exportations de. . . 184,000,000

Voici le mouvement des importations et des exportations de monnaies ou lingots d'or et d'argent en Angleterre pendant la même année 1853 :

| | | |
|---|---|---|
| **IMPORTATIONS.** | | |
| Or. . . . . | 566,450,000 | |
| Argent. . . . . | 113,175,000 | 679,625,000 |
| **EXPORTATIONS.** | | |
| Or. . . . . | 386,250,000 | |
| Argent. . . . . | 153,625,000 | 539,875,000 |

Les importations surpassent les exportations de. . . . . 139,750,000

(1) Y compris les opérations des banques départementales, réunies à la Banque de France en avril 1848.

### III. — *Masse des opérations de la Banque.*

Ces divers faits servent à expliquer la marche de la Banque et sa situation actuelle ; les chiffres ci-dessous donneront la mesure de la croissance et de la décroissance de ses opérations dans le cours de ces dernières années.

Avant la révolution de février, l'année 1847 avait été la plus forte de toutes.

Ses opérations s'étaient élevées à (1). . . . . 2,714,000,000

En 1849, le total s'est abaissé à. . . . . 1,328,000,000

En 1852, le total est remonté à. . . . . 2,540,000,000

Enfin, 1853 a donné le chiffre inouï de. . . . . 3,964,000,000

Ainsi l'année qui vient d'expirer a surpassé 1847 de. . . 1,250,000,000

1849 de. . . . . 2,636,000,000

Et 1852 de. . . . . 1,424,000,000

### IV. — *Décomposition des principales opérations de la Banque.*

1° Escompte des effets de commerce. En 1852 ces escomptes s'étaient élevés, à Paris et dans les succursales, à. . . . . 1,824,000,000

En 1853, ils ont donné un total de. . . . . 2,842,000,000

Augmentation en faveur de 1853. . . . . 1,018,000,000

Les escomptes ont été plus considérables dans le second trimestre que dans le premier. de portefeuille, au 25 décembre 1852, s'élevait à 284,000,000; à pareille époque de l'année dernière, il montait à 380,000,000. Les besoins, jusqu'à présent, ont marché en croissance.

2° Des avances sur rentes. Le total de ces avances, faites successivement pendant la durée de l'exercice, avait pris, en 1852, une extension inusitée à raison de la conversion du 5 0/0 en 4 1/2.

Elles s'étaient élevées à. . . . 330,000,000

Elle se sont réduites, en 1853, à 216,000,000

Ces valeurs, à la fin de l'exercice dernier, figuraient au portefeuille pour. . . . . 43,000,000

3° Les avances sur les actions des Quatre-Canaux ont haussé de 22,500,000 à. . . . . 35,000,000 soit de plus d'un tiers.

4° Les avances sur les obligations de chemins de fer, autorisées par le décret du 3 mars 1852, s'étaient élevées pendant le surplus de l'exercice à. . . . . 493,000,000

En 1853, elles ont donné le chiffre de. . . . . 522,000,000

Ces valeurs, à la date du 25 décembre dernier, existaient en portefeuille pour la somme de.. 84,000,000

5° L'escompte des bons du Trésor n'a varié que de 7,900,000 à. . . . . 5,900,000

6° Mais les bons de la Monnaie, qui, en 1852, n'avaient été escomptés que pour la modique somme de. . . . . 18,500,000

ont offert un total de. . . . . 246,900,000

Conformément aux mouvements de caisse, la Banque a successivement expédié aux succursales ou versé en monnaies d'or dans le public la somme de. 329,030,000

### V. — *Transactions avec le Trésor.*

Conformément au traité du 3 mars 1852, le Trésor s'était engagé à se libérer en 15 ans, et à raison de 5 millions par an, des 75 millions qu'il devait encore à la Banque. Il s'est acquitté, le 1er juillet dernier, de la première de ces échéances.

### VI. — *Des effets au comptant.*

En 1853, 717,000 effets d'une valeur moyenne de 4,290 fr., et formant la somme totale de 925 millions, ont été encaissés par la banque centrale pour les comptes courants. Comparativement à l'année précédente, l'augmentation a été de 155 millions.

### VII. — *Mouvement général des espèces, des billets et des virements dans la banque centrale.*

| | En 1852. | En 1853. | Augment. |
|---|---|---|---|
| | millions. | millions. | millions. |
| Paiements en billets. . . | 5,682 | 7,488 | 1,806 |
| Paiements en espèces. . . | 795 | 1,536 | 741 |
| Virements. . | 15,532 | 17,025 | 1,493 |
| Totaux.. . | 22,009 | 26,049 | 4,040 |

### VIII. — *Mouvement des comptes courants, des réserves métalliques et de la circulation des billets.*

Le maximum du compte courant avec le Trésor a été de 141 millions; le minimum, de 93 millions; la moyenne est de 76 millions.

Le maximum des comptes courants divers a été de 227 millions; le minimum, de 132 millions; la moyenne, de 172 millions.

Le maximum de la réserve métallique a été de 534 millions au 9 juin; le minimum, à la date du 29 décembre, était descendu à 307 millions; la diminution a été de 227 millions; à la fin de l'exercice, elle ne s'est point arrêtée, mais s'est notablement ralentie. Aujourd'hui, 26 janvier, la réserve de la Banque et de ses succursales monte à 290 millions.

### IX. — *Des effets en souffrance.*

Après la révolution de février 1848, les effets tombés en souffrance, soit dans la Banque centrale, soit dans les succursales, se sont élevés à la somme énorme de. . . . . 84,500,000

Il a été recouvré depuis cette époque. . . . . 83,000,000

Reste à recouvrer. . . . . 1,500,000

somme bien faible si on la compare à la grandeur des sinistres.

Les rapports précédents vous ont fait connaître qu'il avait été passé par profits et pertes, pour couvrir les mauvaises chances, une somme de. . . . . 4,451,000

sur laquelle il a été remboursé par les débiteurs.. . . . . 3,806,000

Digitized by Google

Ces rentrées, d'abord considérées comme peu probables, ont servi à accroître les dividendes qui vous ont été attribués, et à payer une partie des reconstructions et réparations du palais de la Banque.

X. — *Des succursales.*

Les opérations de tous ces établissements réunis montent à la somme de. 2,098,000,000
Laquelle présente, comparativement à 1852, une augmentation de. . . . . 792,000,000
Leur produit brut a été de 7,435,000 fr., et le produit net de. . . . . 1,582,000
Les quatre établissements dont les opérations ont été les plus considérables, sont :
D'abord Marseille, dont les opérations ont été de 372,600,000 fr. et dont le produit brut s'est élevé à. . . . . 1,011,000
Puis Lyon, dont les opérations ont été de 242,700,000 fr., et dont le produit brut s'est élevé à. . . . 669,600
En troisième lieu, Bordeaux, dont les opérations ont été de 167,500,000 fr., et dont le produit brut s'est élevé à. . . . . 532,000
Enfin, Lille, dont les opérations ont été de 129,700,000 fr., et dont le produit brut s'est élevé à. . . . 394,000

Quatre succursales : Avignon, Clermont-Ferrand, Nancy et la Rochelle, n'ont pas couvert leurs dépenses. L'insuffisance monte en tout à 166,000 fr. Elle provient de frais extraordinaires et de dépenses de premier établissement pour trois d'entre elles.

Plusieurs nouvelles succursales ont été décrétées ou organisées en 1853.

La succursale de la Rochelle, autorisée par le décret du 2 février 1853, a commencé à fonctionner le 1er septembre dernier.

La succursale de Nancy, autorisée par le décret du 18 avril 1853, a été mise en activité le 7 novembre de la même année.

Les succursales d'Amiens, de Toulon et de Nevers ont été autorisées par les décrets du 7 juillet 1852, du 18 avril et du 14 décembre 1853; mais elles ne fonctionnent point encore.

XI. — *Des dividendes et des dépenses.*

Les deux dividendes de 1852 ont été de 118 f.
Ceux de 1853 présentent la somme de 154 f.
Il faut remonter jusqu'en 1846 et 1847 pour en trouver de plus élevés (1).

Les frais et les dépenses ont considérablement augmenté. La fabrication des billets s'est accrue dans la proportion de la hausse de la circulation.

Le droit de timbre a coûté. . . 333,000
Et les frais de transport d'espèces et de billets ont déterminé une dépense de. . . . . 712,000
Ces espèces transportées se sont élevées à la somme de. . . . . 360,000,000

L'accroissement de l'importance des services, la multiplication des succursales, les constructions nouvelles et les grandes réparations ont contribué à l'extension des frais. En résultat, les dépenses de 1853 montent à la somme totale de 5,536,800 fr., c'est-à-dire à 1,566,900 fr. de plus qu'en 1852.

Comme de coutume, nous avons à vous signaler le zèle soutenu des directeurs, censeurs, administrateurs et employés des succursales en activité (1). Le même témoignage est également dû aux fonctionnaires de tout grade de la Banque centrale.

XII.

Nous ne terminerons pas ce rapport sans vous rendre compte de l'établissement d'un nouveau service que la Banque vient d'organiser à la vive sollicitation du public.

La Banque, par ses statuts fondamentaux, a été autorisée à créer une caisse de dépôts, laquelle a été réglée par le décret du 3 septembre 1808. Cette institution a été pour le public d'une assez grande utilité, surtout en ce qui concerne le dépôt des lingots d'or et d'argent, des espèces monnayées nationales et étrangères, des diamants et autres objets précieux. Mais, dans ces derniers temps, les titres négociables ont augmenté prodigieusement, et l'ancien dépôt a cessé de suffire aux nouveaux besoins. Le conseil général de la Banque, par ses arrêtés en date des 16 mai et 15 juin 1853, a institué sur une grande échelle une seconde caisse de dépôts pour tous titres, rentes, mandats, bons, actions, obligations de toute espèce, tant français qu'étrangers, dépôts assujettis à minime redevance annuelle, mais dont la Banque encaisse gratuitement les semestres lorsqu'ils sont payables à Paris. Ce n'est point une spéculation, c'est un service compliqué, difficile et très onéreux, mais les avantages qu'il procure aux propriétaires de titres nous dédommagent des embarras qu'il nous donne.

Dans le cours de ces dernières années, le taux de l'intérêt a varié plus fréquemment que dans les temps antérieurs. Le 5 mars 1852, la Banque, pour la première fois depuis sa création, a abaissé de 4 à 3 0/0 l'intérêt de ses opérations. Des causes généralement connues ont forcé le conseil général, le 7 octobre dernier, à remonter à 4 0/0 le taux de cet intérêt. Le 17 du même mois, il a abaissé, dans une certaine mesure, la quotité des avances sur les actions et obligations de chemins de fer et sur les effets publics à échéances déterminées et indéterminées. Le 20 janvier courant, une nouvelle hausse a porté l'intérêt à 5 0/0. Faisons des vœux afin que les circonstances permettent bientôt à la Banque de marcher en sens inverse, en réduisant de nouveau le taux de ses escomptes.

(1) 1846..... 159 fr.
1847..... 177 fr.

## Chemin de fer d'Orléans.

Il résulte des nouveaux renseignements qui nous sont transmis au sujet de la pose des rails sur la seconde voie entre Angoulême et Poitiers, dit l'*Echo de Vesone*, que le tronçon compris entre Civray et Couhé est achevé et a dû être livré le 1er février. A l'avenir, les trains pourront circuler sur les deux voies de Ruffec à Couhé.

On a terminé samedi soir la pose des rails sur le tronçon compris entre Ligugé et Poitiers seulement, mais il n'est pas ensablé. L'ensablement se poursuit avec activité, et avant peu cette partie de la voie sera livrée à la circulation.

Il ne restera plus à une seule voie que la section de Ligugé à Couhé, comprenant environ 22 kilomètres. Dans vingt-deux jours ce travail pourra être terminé, un seul jour pouvant suffire pour la pose d'un kilomètre. Dans tous les cas, cette dernière portion pourra être livrée à la circulation à la fin du mois de février.

(1) Elles sont au nombre de 32.

## Chemin de fer égyptien.

M. Stephenson, le célèbre ingénieur chargé de la construction du chemin de fer du Caire, est arrivé sur les lieux pour imprimer une nouvelle activité aux travaux. Au printemps prochain, le canal de Mahmoudié étant nettoyé, on pourra commencer les transports sur la ligne ferrée jusqu'au Nil.

## Mines et usines de Marienberg et Bendorf.

Sous la dénomination de *Société des mines et usines de Marienberg et Bendorf* à Bendorf (Prusse rhénane), il a été constitué, sous la raison de Ed. Letrange et Cie, une société en commandite et par actions pour l'exploitation des mines et usines de cuivre appartenant à la Société métallurgique de Bonne et des usines à cuivre de Bendorf, appartenant à MM. Estivant frères, de Givet. Le capital social est de 1,500,000 fr. et pourra être ultérieurement porté à 3,750,000 fr. Le conseil de surveillance se compose de MM. Estivant, Pirlot, et Schleicher, tous fabricants et fondeurs de cuivre, et Charlier, administrateur de la Société métallurgique.

## Société des Ingénieurs civils.

*Séance du 20 janvier 1854.*

*(Suite.)*

Présidence de M. Vuigner, Président.

UN AUTRE MEMBRE exprime le regret que le membre qui vient de présenter l'acier français comme au moins égal à l'acier anglais, n'ait pas donné des renseignements sur les causes de la supériorité du fer de Suède comme matière première pour faire l'acier. Il aurait pu dire pourquoi, dans son opinion, les minerais de Suède ne peuvent pas être remplacés par les minerais de l'Ariége et autres, qui produisent, en France, soit par le traitement direct, soit par la fonte, du fer aciéreux. En outre, il faut remarquer que la production de l'acier, en Angleterre, est incomparablement plus considérable qu'en France : nous ne possédons, au plus, que quatre ou cinq fabriques d'acier fondu, tandis qu'en Angleterre c'est par centaines qu'il faut les compter.

Il ne faut pas oublier que partout où il y a une production énorme et une concurrence considérable, les moyens de production offrent plus de garantie de perfection.

D'un autre côté, s'il était prouvé que nos minerais ne pussent pas donner de l'acier, dans quelle mesure y aurait-il nécessité de protéger une industrie qui n'emploie d'autre ressource de notre territoire que le charbon et la main-d'œuvre?

Cette industrie serait, dès lors, en tout semblable à celles qui fabriquent le fil et les tissus

Digitized by Google

de coton, et ce ne serait plus un droit protecteur sur l'acier qu'il faudrait demander, mais bien au contraire l'entrée en franchise des fers de Suède.

Rien alors n'arrêterait plus l'essor que pourrait prendre la fabrication de l'acier fondu.

La question mérite considération ; car il ne faut pas oublier que dans les travaux mécaniques et les constructions, on fait travailler l'acier à une charge dix fois plus considérable que celle à laquelle on soumet le fer. On pourrait donc en retirer de notables économies.

LE PREMIER MEMBRE répond aux observations précédentes que, jusqu'à présent, personne n'a pu expliquer pourquoi le fer de Suède, mieux que tout autre, fournissait les aciers de qualité supérieure. Les recherches savantes et multipliées de M. Leplay n'ont pu jeter aucun jour sur la question. Un fait qui en dit plus que tous les raisonnements, c'est que, jusqu'ici, toute tentative de fabrication d'acier fondu avec des fers français a donné des produits secondaires, tandis qu'ils ont été immédiatement satisfaisants et supérieurs quand on a employé des fers de Suède.

UN MEMBRE n'admet pas qu'on puisse dire que les fers français sont incapables de donner de bons aciers fondus. Si on n'y est pas encore arrivé, c'est qu'on s'y est mal pris, et il est toujours imprudent, selon lui, d'engager l'avenir.

M. LE PRÉSIDENT fait observer au premier membre que, puisqu'il s'est beaucoup occupé de la question qui est soumise aujourd'hui à la Société, il peut mieux que qui que ce soit donner des renseignements utiles, et qu'il y aurait lieu de rédiger une note contenant, sous ce point, les indications les plus circonstanciées.

LE PREMIER MEMBRE partage cette dernière opinion, et c'est précisément en vue de l'avenir qu'il désirerait voir conserver à l'industrie des aciers supérieurs une protection capable de la faire vivre jusqu'au jour où les fers français, qui par leur nature peuvent faire concevoir quelque espérance de succès, parviendraient à être élaborés d'une manière convenable. Mais les obstacles à vaincre ne sont pas de ceux qu'on franchit en un jour.

Au surplus, il est un moyen bien simple de s'assurer de l'infériorité actuelle des fers français au point de vue de la fabrication de l'acier; il suffit pour cela de comparer leur valeur avec celles des marques de Suède, dont la supériorité est la mieux établie Les fers de Danemora des premières marques valent, en Angleterre, 85 fr. les 100 kilogrammes. Il est évident que si les fers de l'Ariége pouvaient concourir, on ne chercherait pas à les écouler en France au prix de 43 fr. Quant à l'introduction en franchise des fers de Suède, une semblable mesure ne lui paraîtrait pas praticable tant qu'on laisserait subsister des droits sur les fers étrangers en général. Ce serait d'ailleurs porter le dernier coup à toutes les espérances qu'on peut fonder sur l'avenir des fers à aciers indigènes.

Il ne peut pas donner de renseignements autres que ceux qu'il a fournis il y a deux ans et ceux qu'il vient d'y joindre.

Son but en prenant part à la discussion actuelle est uniquement d'établir que la France produit d'aussi bons aciers que l'Angleterre; il a cherché à le démontrer en indiquant que les procédés et les matières premières sont les mêmes, et en apportant les attestations des consommateurs ou manipulateurs les plus aptes à juger la question de qualité.

UN AUTRE MEMBRE trouve que la Société ne peut pas fournir un avis ; les éléments pour apprécier la question manquent. Du reste, pour lui, s'il avait à donner son opinion, elle serait entièrement opposée à ce que l'on a demandé en commençant; il demanderait plutôt une réduction qu'une augmentation sur l'entrée des aciers fondus, afin d'en répandre l'emploi ; et, dans le même but, il demanderait l'affranchissement de toute taxe sur le fer de Suède destiné à la fabrication de l'acier fondu.

UN AUTRE MEMBRE fait remarquer que la discussion ayant été justement limitée à une question technique, la fabrication de l'acier et les rapports de la production avec la consommation doivent seuls occuper la Société.

L'ordre du jour est mis aux voix et adopté.

M. LE PRÉSIDENT annonce que l'ordre du jour appelle ensuite la discussion sur l'application de la télégraphie électrique aux besoins du service des chemins de fer.

UN MEMBRE fait remarquer que dans une des dernières séances où l'on s'était occupé des l'exploitation des chemins de fer à une voie, la télégraphie électrique y avait été indiquée comme un annexe indispensable.

Depuis cette époque, M. Félix Mathias a, dans une note sur l'exploitation des chemins de fer allemands, éclairé beaucoup la question. Cette note est un exposé des faits qui serviront de base à la discussion sur les choses faites ; mais il est un point qui n'a pas encore été indiqué et qui mérite de l'être.

Jusqu'ici le télégraphe électrique a été appliqué à deux fonctions, à la transmission d'ordres au moyen de l'alphabet, et à la mise en mouvement de sonneries pour attirer l'attention; on a tenté de le faire servir à un troisième usage, à la manœuvre à distance des disques et signaux, et ce résultat serait facile à obtenir si l'on avait des appareils électriques assez puissants.

Rien, sur cette dernière application, n'est encore définitivement arrêté; mais des tentatives, des essais ont été faits, et, sans aucun doute, en travaillant dans cette voie on ne peut manquer d'arriver à un résultat pratique. Mais pour que la discussion qui va s'engager sur la télégraphie puisse avoir pour tout le monde un intérêt réel, il est indispensable que la connaissance de tous les instruments de télégraphie, de la manœuvre et de leurs ressources, soit bien familière à chacun, et pour cela on prie M. Reguault, membre de la Société, de vouloir bien se mettre à la disposition de ses collègues, quelques heures avant la séance prochaine, pour exposer, les appareils en main, leur principe de construction et leur usage.

Il serait bon ensuite, pour donner de l'intérêt à cette discussion, que tous les membres qui se sont occupés de la marche des trains, des signaux, etc., apportassent le résultat de leurs observations, avec l'indication du rôle que pourrait y jouer la télégraphie électrique.

Il y a encore un point intéressant dans la télégraphie électrique, c'est l'étude de l'isolement de l'attache des fils télégraphiques.

La question est complexe ; cependant les succès obtenus par les télégraphes sous-marins sont de nature à rassurer sur les tentatives qu'on peut faire et sur la direction à leur donner.

M. LE PRÉSIDENT annonce que le programme des questions soumises à la Commission d'enquête sur les accidents des chemins de fer, qui a été distribué aux membres de la Société, servira de bases aux discussions, et que dans la prochaine séance on commencera par ce qui regarde la télégraphie électrique.

HESQUIN DE RENÉVILLE.

## Forges.

SAINT-DIZIER, 2 FÉVRIER.

Cette semaine nous avons à constater, pour notre place, un revirement complet dans la marche des affaires : la baisse a amené une foule d'acheteurs, et, partant, les prix de la fonte ont repris faveur.

La fonte à fer a fait de nouveaux marchés importants à 155 fr., rendue à Saint-Dizier, et les demandes à ce prix arrivent de tous les côtés. On évalue à 3 millions de kilogrammes la quantité vendue depuis quinze jours, et maintenant, aux mêmes conditions, on trouverait acheteurs pour presque autant. En présence de ces nombreux placements, les producteurs ne s'empressent plus d'accepter les offres; quelques-uns tiennent aujourd'hui à 160 fr.

La fonte pour deuxième fusion a obtenu pour plusieurs marchés 192 fr. 50, prise à Saint-Dizier ; c'est une légère augmentation sur les derniers cours.

La demande des fers laminés est des plus satisfaisantes. Beaucoup de marchands commencent leurs provisions, qu'ils limitent assurément, mais leurs assortiments multipliés composent une commande de quelque valeur. Comme première condition d'acceptation, le marchand demande une livraison immédiate. Il est à remarquer que la province a demandé quand Paris s'est tenu plus sur la réserve.

Les prix sont de 325 et 330 fr., suivant l'importance des marchés, rendu à Saint-Dizier.

En fers battus à la houille, il y a eu quelques petits marchés aux prix fixés de 335 et 340 fr.; on nous a parlé d'une vente pour Paris faite en baisse sur ces prix. Nous la citons sous réserve.

La baisse consentie par les producteurs de fers battus au bois, a provoqué une vente satisfaisante aux cours que nous avons indiqués, 330 et 335 fr. ; on les tient actuellement au dernier prix.

On nous adresse le prix courant des moulages que les fabricants ont fixé dans une récente réunion. On y remarque une augmentation sur la plus grande partie des articles.

| | |
|---|---|
| Plaques et foyers (les 1,000 kil.), | fr. 230 |
| Tuyaux de descente, | 270 |
| Tuyaux de conduite, éprouvés, 40 millimètres diamètre intérieur, | 290 |
| Id. au-dessous de 40 millimètres, | 280 |
| Colonnes pleines, | 240 |
| Colonnes creuses, | 350 |
| Boîtes de roues de 5 kil. et au-dessus, | 260 |
| Id. au-dessous de 5 kil., | 280 |
| Réchauds potagers, carrés, | 300 |
| Réchauds coniques à deux grilles, | 320 |
| Réchauds économiques à trois grilles, | 340 |
| Vases et coupes, | 350 |
| Poids d'horloges, | 250 |
| Moulage en terre et au trousseau, | 340 |
| Poids à peser, de 5 à 20 kil. bruts, | 240 |
| Id. de 2 kil. à 500 gr. bruts, | 300 |
| Id. de 2 kil. à 500 gr. à 50, | 500 |
| Coquilles à rôtir, | 320 |
| Poêles à marmites et anciens chenêts à figures, les 1,000 poids, | 150 |
| Poêles de cuisine à fond et ovales, | 155 |
| Sableries, | 155 |
| Chaudières à rebords, les 1,000 kil., | 300 |
| Pièces de mécanique pour machines à battre le grain, les 1000 kil., | 380 |
| Pièces de charrue, | 320 |
| Gargouilles, | 260 |
| Caniveaux, | 280 |

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Réchauds étouffoirs, | 380 |
| Poulies légères, | 360 |
| Id. de charpentier, | 260 |
| Tuyères à maréchal, | 260 |
| Châssis à tabatières, | 400 |
| Pièces de forges, | 300 |
| Engrenages ordinaires de forges, | 320 |
| Engrenages doubles, | 350 |
| Mécanique pour constructeurs, | 380 |

PARIS.

La situation des fers est toujours la même sur cette place.

On ne vend que par parties insignifiantes qui ne peuvent pas faire cours : aussi les prix n'ont-ils rien de bien sérieux. L'élévation du taux de l'escompte a peu réagi sur les achats, qu'on ne restreint pas précisément à cause de cette augmentation, mais bien plutôt à cause des craintes de la guerre. La nécessité de cette mesure est reconnue absolue ; le commerce aimera mieux payer 1 0/0 de plus d'escompte sur ses billets, s'il est sûr d'obtenir du numéraire.

La vente du cuivre est calme, cependant les prix se soutiennent à 330-340 fr. ; celui de Russie, 325-330 fr. ; celui d'Angleterre, laminé rouge, 345 fr. ; le minerai de Corocoro, 325 fr. — L'étain a une vente facile, et sa rareté rend les détenteurs prétentieux; nous avons à signaler une nouvelle augmentation de 5 fr. ; étain Banca, 350-355 fr. ; celui des Détroits, 345 fr. ; les autres provenances sont sans changement. — Le plomb a éprouvé une baisse, prévue du reste par les acheteurs. Cours du jour : Plomb de France, 67 fr. ; plomb d'Angleterre, 68 fr. ; celui d'Espagne se soutient à 68 fr., et le laminé à 73 fr. — Le zinc devient faible, ses prix tendent à la baisse, et déjà le brut est descendu à 64 fr. ; le laminé conserve sa cote de 75 fr.

O. SAUPIQUE.

## MARCHÉS ÉTRANGERS.

### Prix des fers en Angleterre.

Londres, 27 janvier :

Quelques affaires en rails ont eu lieu à des prix qui n'ont pas transpiré ; il existe des commandes importantes pour l'Amérique, mais les producteurs montrent pour le moment peu d'empressement à s'en charger. On cote les barres 237 fr. 50 ; 212 fr. 50 au pays de Galles ; 237 fr. 50 à Liverpool ; 262 fr. 50 dans le Straffordshire— Les gueuses d'Ecosse ont flotté la semaine dernière entre 98 fr. 10 et 91 fr. 25 ; après avoir fait 93 fr. 75, elles se sont maintenues à 92 fr. 50, cours de clôture, avec des acheteurs. N° 1, Gartsherrie, 106 fr. 25 ; 1 Calder, 103 fr. 75 ; 1 Glengarnock, 105 fr. ; 1 Sommerlee, 103 fr. 75.

—

### Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroy, le 28 janvier :

La tenue des fontes et des fers est toujours bonne. On a reçu cette semaine des propositions pour la fonte à fr. 12 les 100 kil.

Les prix des charbons se maintiennent en hausse.

Le fret pour la Belgique n'a pas de cours normal en ce moment, les bateaux ne nous revenant pas encore jusqu'à présent.

Pour la France, il y a toujours beaucoup d'hésitation chez les bateliers. Cependant ils ont accepté fr. 12 pour La Villette, mais on trouve difficilement à affréter pour Rouen à fr. 13 50.

Voici les prix qui ont été donnés pour les destinations suivantes : Pour Paris (La Villette) fr. 12 ; pour Rouen, fr 13 50 ; pour Péronne, fr. 9 50 ; pour Amiens, fr. 11.

La Sambre nous amène en ce moment beaucoup de bois pour houillères. Il règne, du reste, une activité prodigieuse sur cette rivière.

O. SAUPIQUE.

(*L'Ancre, de Saint-Dizier.*)


### Caisse et Journal des chemins de fer.

PARIS, 85, RUE RICHELIEU.

*Capital émis : Six millions de francs divisés en 12,000 actions entièrement versées.*

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics les actions et obligations de chemins de fer et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.


### Correspondance.

M. C. D. C. — N° 1, cette affaire nous est peu familière et en dehors des chemins de fer. — N° 2, le chiffre n'est pas encore connu. — N° 3, naturellement, oui. — N° 4, Strasbourg nouveau et ancien. — N° 5, l'exposition de 1855 sera favorable.

M. B. M. — N° 1, attendre. — N° 2, oui. — N° 3, oui. — N° 4, oui, dans l'avenir ; non, dans le présent. — N° 5, oui.

M. Y., à Besançon. — N° 1, non. — N° 2, nulle chance de succès. — N° 3, oui. — N° 4, ils touchent toujours 15 fr. par an. — N° 5, très probablement. — N° 6, non. — N° 7, il est douteux qu'elle soit ratifiée. — N° 8, oui, très-sensible. — N° 9, c'est probable. — N° 10, de 38 à 42 fr. 50 c. — N° 11, Paris à Lyon.

M. M., à Lunéville. — Vous avez dû recevoir les numéros demandés. — N° 1, 2, 3 et 4, le numéro du jour et le prochain vous fixeront. — N° 5, mauvaise opération.

M. N., à Trouville. — Vous avez très-bien compris les avantages résultant de la réunion, ils sont immenses et l'avenir les développera encore.

M. C., à Semur. — Merci de votre observation judicieuse — N° 1, Strasbourg. — N° 2, non. — N° 3, cela dépend des conditions auxquelles la fusion sera faite. — N° 4, Strasbourg.

M. C. A., à C. — N° 1, oui, le moment est opportun. — N° 2 et 3, Strasbourg, Orléans, Lyon.

M. S., à Chartres. — Vous ne nous devez rien ; en vous renseignant utilement, nous avons accompli un devoir.

M. L. T., à Nantes. — N° 1, excellent. — N° 2, mauvais. — N° 3, médiocre. — N° 4, oui.

M. V. B. — N° 1, cet arbitrage est mauvais. — N° 2, c'est du jeu ; nous ne nous y prêtons pas.

M. N. E. F., à Sedan. — N° 1, le numéro prochain vous fixera. — N° 2, environ 40 fr. — N° 3, comme dans toutes les spéculations, il y a incertitude. — N° 4, les versements appelés peuvent contribuer à faire baisser ; quant à l'affaire, elle est bonne.

M. C. S., à Villefranche. — Le revenu pour 1852 a été de 12 fr. ; il sera pour 1853 de 48 à 50 fr.

M. D. B., à F. T. — N° 1, environ 40 fr. — N° 2, le prochain numéro vous fixera. — N° 3, oui. — N° 4, à l'abandon de la fusion.

M. L. D. A., à Valenciennes. — N° 1, cela dépend des arrangements que la Compagnie pourra prendre avec Dijon, ou tout autre chemin. — N° 2, le journal y répond. — N° 3, elle atteindra 60,000 fr. — N° 4, Lyon.

M. R., à Annonay. — Si vous ne devez pas conserver les obligations en question, ne les souscrivez pas : la revente en serait difficile.

M. N. V., à Blaye. — Oui, la combinaison est très-profitable : vous en recueillerez promptement les bons effets.

M. C. M., à Paris. — Il n'y a rien de fait à cet égard.

M. P. S., à Lyon. — Excellente. — Pour être raisonnable, il faut évaluer les recettes à 60,000 fr. par kilomètre. — Non, ce chiffre sera probablement atteint.

### Chemin de fer de St-Étienne à la Loire

(Longueur exploitée, 20 kilom.)

Recettes du mois de décembre 1853.

| | |
|---|---|
| 16,776 Voyageurs..... | 8,416 27 |
| 27,923,347 Marchandises..... | 37,617 77 |
| Total..... | 46,034 04 |
| Mois correspondant de 1852 ..... | 42,250 58 |
| En faveur de 1853..... | 3,783 46 |
| Recettes totales au 31 décembre 1853 ... | 516,791 9 |
| — au 31 décembre 1852.... | 455,244 21 |
| Augmentation en faveur de 1853..... | 61,547 7 |

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 29 janvier au 4 février 1854.

| | |
|---|---|
| 62,476 voyageurs | 232,948 15 |
| Bagages, marchandises, etc. | 460,064 25 |
| TOTAL | 693,012 40 |
| Semaine correspondante de 1853. | |
| 61,677 voyageurs | 221,783 80 |
| Bagages, marchandises, etc. | 365,830 73 |
| PRODUIT total | 587,614 53 |

Recette totale du 1er au 4 février.

| | |
|---|---|
| 1854 | 3,139,628 01 |
| 1853 | 2,814,462 40 |
| DIFFÉRENCE | 325,165 61 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 29 janvier au 4 février 1854.

| | |
|---|---|
| 13,288 voyageurs | 66,802 00 |
| Bagages, marchandises, etc. | 130,545 25 |
| TOTAL de la semaine | 197,347 25 |
| TOTAL de l'exercice courant | 980,024 85 |
| Semaine correspondante de 1853 | 180,998 00 |
| Exercice correspondant de 1853 | 833,234 65 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 29 janvier au 4 février 1854.

| | |
|---|---|
| 8,337 voyageurs | 23,716 15 |
| Bagages, marchandises, etc. | 65,842 80 |
| TOTAL de la semaine | 89,558 95 |
| TOTAL de l'exercice courant | 2,196,060 00 |
| Semaine correspondante de 1853 | 69,725 10 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 1,725,150 35 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 29 janvier au 4 février 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 26,973 voyageurs | 150,441 25 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand. | 192,596 05 |
| TOTAL de la semaine | 343,037 30 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 1,242,891 70 |
| TOTAL | 1,585,929 00 |
| Semaine correspondante de 1853 | 524,079 61 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 1,317,644 07 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 1,842,319 68 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 23 au 29 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| 10,077 voyageurs | 21,895 20 |
| Messageries, bagages, marchandises | 31,585 33 |
| TOTAL | 53,380 53 |
| Semaine correspondante de 1853 | 43,598 43 |
| Recette totale du 1er au 29 janv. | 203,097 18 |
| — 1853 | 189,562 81 |
| Différence en faveur de 1854 | 13,614 37 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 29 janvier au 4 février 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 230,833 60 |
| Bagages, marchandises, etc. | 488,530 14 |
| TOTAL | 719,363 74 |
| Semaine correspondante de 1853 | 548,314 28 |
| Différence en faveur de 1854 | 171 049 46 |
| Recettes du 1er au 4 février | 3,479,089 95 |
| Recette correspondante de 1853 | 2,660,676 28 |
| Différence en faveur de 1854 | 819,013 67 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Section de Paris à Strasbourg et Forbach.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 5e semaine.

Du 29 janvier au 4 février 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 162,606 30 |
| Marchandises | 349,220 86 |
| TOTAL de la semaine | 511,827 16 |
| Recettes antérieures | 1,673,289 84 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 2,185,117 00 |
| 5e semaine de 1854 | 511,827 16 |
| Semaine correspondante de 1853 | 369,705 19 |
| Différence en faveur de 1854 | 142,121 97 |

## Section de Montereau à Troyes.

Du 29 janvier au 4 février 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 8,254 80 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 21,622 40 |
| TOTAL | 29,877 20 |
| Recettes antérieures | 93,890 30 |
| TOTAL | 123,767 50 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilom.)

Recettes du 30 janvier au 5 février 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 8,520 voyageurs (gr. vitesse | 34,466 10 |
| (Petite vitesse) | 38,458 48 |
| TOTAL | 72,924 58 |
| Rive droite. — 19,998 voyageurs | 19,130 05 |
| Rive gauche — 13,564 voyageurs | 11,476 40 |
| TOTAL | 103,551 03 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 60,187 49 |
| Rive droite | 23,598 10 |
| Rive gauche | 12,019 95 |
| TOTAL | 95,805 54 |

Recette totale du 1er au 5 février 1854 :

| | |
|---|---|
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 316,282 75 |
| *Idem.* — 1853 | 466,777 14 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 22 au 28 janvier 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 63,061 60 |
| Bagages et marchandises | 119,911 90 |
| TOTAL de la semaine | 182,973 50 |
| Semaine correspondante de 1853 | 134,712 95 |
| Augmentation | 48,260 55 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 689,654 27 |
| Recette correspondante de 1853 | 589,736 10 |
| Augmentation | 119,888 17 |

## Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de janvier 1854.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 127,730. | Recettes. | 86,665 05 |
| Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest | | | 67,506 25 |
| Total | | | 154,171 30 |

Janvier 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 140,321 | Recettes | 142,020 66 |
| Différence en faveur de 1854 | | | 12,150 64 |

## Chemin de fer d'Orsay.

Mois de janvier 1854.

| | Voyag. | Recettes. | Bag. Messag. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| 1851 | 33,884 | 15,454 65 | 435 65 | 15,890 30 |
| 1853 | 33,159 | 15,058 50 | 281 10 | 15,339 60 |
| En faveur de 1854 | 725 | 396 15 | 154 55 | 550 70 |

## Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de janvier.

| | 1854. | 1853. | 1852. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 22,421 85 | 20,103 50 | 21,643 20 |
| Bagages | 356 70 | 386 68 | 339 80 |
| Bétail | 915 55 | 1,176 90 | 663 65 |
| Marchandises | 22,413 19 | 17,127 09 | 15,053 92 |
| | 46,167 29 | 44,794 17 | 37,699 97 |

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de janvier 1854 de fr. 1,313 12 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 8,407 32 sur 1852.

Il est à remarquer que pendant les 9 premiers jours de janvier 1854 le service entre Anvers et le reste de la ligne a été complétement suspendu par le charriage des glaçons sur l'Escaut.

Digitized by Google

COMPAGNIE DU

## CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en conformité de l'autorisation donnée au Conseil d'administration par les Assemblées générales des 30 juillet 1847 et 27 janvier 1852, une souscription est ouverte, à dater de ce jour, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, pour l'émission de 18,000 Obligations de 1000 fr. chacune, remboursables à 1250 fr. en 85 annuités, et portant un intérêt de 50 francs par an.

Ces Obligations sont destinés : 1° à remplacer les engagements souscrits au profit du Trésor en remboursement des prêts de l'Etat, et qui doivent être remis par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Cherbourg à titre de subvention; 2° à l'acquittement des frais de construction du chemin de fer de Ceinture.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'il a été procédé, le 31 janvier 1854, en assemblée générale, au tirage au sort de 38 actions de la Compagnie, à rembourser pour l'amortissement du capital social.

Les actions dont les numéros suivent ont été désignées par le sort :

3,253 — 4,892 — 5,172 — 7,305 — 9,412 — 11,090 — 11,883 — 13,425 — 14,325 — 14,535 — 15,444 — 17,052 — 17,242 — 20,553 — 20,857 — 21,648 — 23,063 — 23,905 — 24,113 — 25,092 — 25,782 — 26,781 — 28,897 — 29,181 — 29,263 — 31,744 — 32,744 — 35,260 — 35,294 — 35,684 — 37,865 — 37,952 — 41,141 — 43,057 — 45,175 — 45,806 — 45,389 — 46,017 — 46,233 — 46,708 — 47,312 — 47,689 — 47,780 — 49,681 — 51,508 — 53,094 — 53,620 — 54,890 — 57,588 — 59,256 — 61,247 — 62,726 — 63,422 — 64,029 — 64,077 — 67,957 — 70,583 — 71,092.

Ces actions recevront, outre le dividende du deuxième semestre 1853, fixé à 35 fr. par action, 500 fr. en numéraire, et seront échangées contre des actions de jouissance, nominatives ou au porteur, conférant les mêmes droits que les actions non amorties, et donnant droit au dividende au delà de l'intérêt à 5 0/0.

Le remboursement et l'échange des titres s'effectuent au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à dater du 3 février 1854.

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
ADOLPHE THIBAUDEAU.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus que le dividende du deuxième semestre 1853, fixé par l'assemblée générale du 31 janvier 1854, à 35 francs par action, est payable à dater du 3 février courant, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures, *sur présentation des Titres.*

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
ADOLPHE THIBAUDEAU.

---

CHEMIN DE FER

## DE DIJON A BESANCON.

Le Conseil d'administration, en conformité de l'art. 34 des statuts, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'une assemblée générale est convoquée pour le jeudi 2 mars prochain, à 3 heures de l'après-midi, rue de Richelieu, 100, à l'effet de :

1° Examiner et recevoir les comptes annuels;

2° Entendre le compte rendu des négociations entamées pour la fusion de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon et à Belfort avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, et s'il y a lieu, donner au Conseil les pouvoirs nécessaires pour conclure cette fusion, au mieux des intérêts de la Compagnie;

3° Délibérer sur les diverses propositions qui lui seront soumises par le Conseil;

A M. les Actionnaires porteurs de vingt actions au moins soit en actions au porteur, soit en certificats de dépôt nominatifs, qui désireront assister à cette assemblée, devront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, rue Taitbout, 52, à Paris, avant le 20 février, pour retirer leur carte d'admission contre le dépôt de leurs titres.

Par ordre du Conseil d'administration,

*Le Secrétaire,*
A. GAIDE.

---

CHEMIN DE FER

## DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 14 mars prochain, à 3 heures à la salle Herz, rue de la Victoire, 48. MM. les Actionnaires, propriétaires de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter à Paris au siége de la Compagnie; à Londres, chez MM. P. Monteaux et C^e^, 17, Gracechurch Street, avant le 6 mars prochain, de 10 à 4 heures, pour retirer leur cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie et chez MM. P. Monteaux et C^e^.

---

CHEMIN DE FER

## D'ANVERS A GAND, PAR SAINT-NICOLAS ET LOKEREN.

En exécution de l'art. 39 des statuts, l'assemblée générale se réunira samedi 4 mars 1854, à midi, au siége de la Compagnie, rue Aux Choux, 3 *bis*, afin d'entendre le rapport de l'administration, ainsi que l'exposé du bilan, et de procéder aux élections (art. 15 et 42).

MM. les actionnaires, propriétaires d'au moins dix actions, qui désireraient assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres, soit à Bruxelles, au siége de la Compagnie, avant le 25 février; ou à Paris, chez M. Léopold S. Konigswarter, 34, rue de Provence, avant le 21 février 1854.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater du 8 janvier, la somme de 2 fr. par action, montant des intérêts du semestre du 1^er^ juillet au 31 décembre 1853, sera payée à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures.

MM. les actionnaires sont également prévenus que, conformément à l'art. 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 150 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie au 20 février 1854.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur.

A partir du 20 février prochain, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

*Le Président du Conseil d'administration,*
Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

---

CHEMIN DE FER

## CENTRAL SUISSE. *Appel de fonds.*

— MM. les actionnaires sont prévenus que, par délibération du Conseil d'administration, les versements suivants devront être effectués sur les actions :

| | | |
|---|---|---|
| 1° Fr. 25 | au 15 mars prochain, à payer sous déduction de fr. 2 pour intérêts semestriels du premier versement échus le 10 janvier dernier, soit. | Fr. 23 00 |
| 2° Fr. 25 | au 15 mai prochain, avec faculté de payer par anticipation le 15 mars, sous déduction des intérêts de 6 fr. 16 c. par action, soit.... | 24 84 |
| | | Fr. 47 84 |

Les versements seront reçus à la caisse de la Compagnie à Bâle, et chez MM. Ad. Marcuard et C^e^, à Paris, rue Bergère, 18, contre quittance sur les certificats provisoires.

---

## A VENDRE UNE MACHINE A VAPEUR de la force de 80 chevaux,

et dans un parfait état d'entretien. Elle est à condenseur, et marche à basse pression à un tiers d'atmosphère; elle fonctionne également bien à simple ou à double effet; elle est sans volant, et le mouvement se transmet directement de la machine aux pompes par le balancier.

Cette machine, qui a mû pendant plusieurs années des pompes sur un puits de mine où les eaux étaient très-abondantes, a résisté aux chocs si communs dans les travaux d'épuisement.

La construction solide de cette machine permet de lui donner, par la pression de la vapeur, une plus grande force effective.

S'adresser, pour renseignements, à M. Touchard, rue Pierre-Sarrazin, 14, à Paris.

---

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. *Prolongation au délai de souscription.* —

L'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations foncières que le tirage au sort de la première série qui devra compléter le versement intégral de 1,000 fr., est remis au mercredi 22 février courant. Ceux d'entre eux qui ne voudront pas rester exposés aux chances du sort, et qui voudront profiter de l'augmentation de l'intérêt attaché à une partie des titres, seront admis jusqu'au mardi 21 février, à quatre heures de l'après-midi, à réduire leurs engagements à une coupure de 500 fr. par promesse. Cette coupure donnera droit à la moitié du lot attribué à l'obligation totale.

Les porteurs qui useront de cette faculté auront à verser 300 fr. par promesse, dont 100 fr. avant le 22 février, 100 fr. du 15 avril au 1^er^ mai, et 100 fr. du 5 octobre au 1^er^ novembre, avec faculté d'anticipation.

Les porteurs des *promesses* qui voudront réduire leurs engagements dans la même proportion, tout en conservant les conditions actuelles de primes et d'intérêts, seront admis à le faire en profitant des délais ci-dessus indiqués.

MM. Falkenhagen Zaleski, Hall et C^e^, banquiers, 20, rue Basse-du-Rempart, se chargent de faire l'avance des versements de 100 fr. pour ceux des porteurs des *promesses* qui leur déposeraient leurs titres.

MM. les porteurs des obligations entièrement libérées sont en même temps prévenus que leur demande d'échange de ces obligations contre des titres à 0/0 sera admise du jeudi 3 février au 5 mars exclusivement.

Cette prolongation des délais est devenue indispensable, par suite de l'impossibilité matérielle de répondre avant le terme du 11 février primitivement fixé, aux nombreuses demandes de Paris et de la province; elle oblige l'administration à reculer également de dix jours, après la date inscrite aux *récépissés*, la délivrance des titres.

---

BIBLIOTHÈQUE DES CHEMINS DE FER.

Librairie de L. Hachette et C^e^, rue Pierre-Sarrazin, n° 14, à Paris.

## LES CHEMINS DE FER FRANCAIS,

par Victor Bois, ingénieur civil, 1 vol. in-16. — Prix broché : 1 fr. 50 c.

## LA TÉLÉGRAPHIE ÉLECTRIQUE,

par le même, 1 vol. in-16. Prix broché : 1 fr.

Ces deux ouvrages contiennent pour les voyageurs des chemins de fer des renseignements d'un grand intérêt, et puisés tous à des sources authentiques. Le premier fait connaître l'origine de chaque Compagnie, l'étendue de la concession, la construction de la ligne qu'elle exploite, ses ressources dans le présent, ses espérances dans l'avenir; le second apprend aux nombreux voyageurs qui l'ignorent encore, comment ces fils de fer muets qui bordent les lignes des chemins de fer sont les agents merveilleux de la transmission des nouvelles, et peuvent porter, avec la rapidité de la foudre, d'un bout de l'Europe à l'autre, la paix ou la guerre des empires, la fortune ou la ruine des spéculateurs.

Digitized by Google

# TOURBIÈRES MÉCANIQUES DE LA MARNE

## Société fondée au Capital de 4 millions,

**DIVISÉ EN 40,000 ACTIONS DE 100 FRANCS**

**Banquiers de la Société : MM. J. DE MALEVERGNE ET Cᵉ, r. Vivienne, 38 bis**

***Directeur de la Société :* M. NAPIAS**

### AVANTAGES DE LA SOCIÉTÉ

Une Société s'est constituée, il y a moins d'un an, pour exploiter la tourbe; elle a réuni ses actionnaires le 5 janvier dernier pour leur distribuer un dividende de 30 0/0.

C'est dire l'immense avenir réservé aux opérations qui ont pour objet la fabrication de la tourbe.

La **Société des Tourbieres mécaniques de la Marne**, qui vient de se constituer au capital de 4 millions de francs, divisé en actions de 100 fr., possède, d'après le système **Lethuillier**, des moyens privilégiés d'une si rapide production, que chacune de ses machines moule et comprime énergiquement **quatre-vingts** tourbettes à la minute, soit **cent mille** tourbettes par jour et par chaque atelier composé de deux machines mues par la vapeur, avec économie de main-d'œuvre de 40 0/0 sur les meilleurs procédés connus.

Cette Société possède aussi le droit exclusif d'extraction, de fabrication, de cuisson et de carbonisation de la tourbe sur **deux cents hectares** des plus riches gisements tourbeux du département de la Marne, ce qui lui permet de livrer au commerce une grande quantité de combustible de première qualité, à des conditions de prix sans concurrence possible.

La totalité des bénéfices appartient aux actionnaires; chaque action a droit à un intérêt de 5 0/0.

## Les Actions sont de 100 francs, payables en souscrivant.

**La Souscription est ouverte dans les bureaux du CRÉDIT INDUSTRIEL, chez MM. J. DE MALEVERGNE et Cᵉ banquiers de la Société, rue Vivienne, 38 bis, où l'on peut prendre connaissance des statuts.**

*Toute demande non accompagnée du montant de la souscription sera considérée comme non avenue. — Adresser les espèces par les Messageries, et les valeurs ou billets de banque, par lettres chargées. — Dans les villes où la Banque de France a des succursales, les souscripteurs pourront y effectuer leur versement au crédit de* MM. J. de Malevergne et Cᵉ.

---

COMPAGNIE DE LA NAVIGATION A VAPEUR du royaume des Deux-Siciles.

*Service direct de*

## MARSEILLE A NAPLES

*En 48 heures*

Touchant à Civ.ta-Vecchia.

DÉPARTS LES 3, 13 ET 23 DE CHAQUE MOIS, à 7 heures du matin.

Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre de *Londres*, à *Rome* et à *Naples* en cinq jours.

SERVICE PÉRIODIQUE

Pour *Gênes*, *Livourne*, *Civita-Vecchia*, *Naples*, *Palerme* ou *Messine*.

DÉPARTS DE MARSEILLE

Les 6, 16 et 26 de chaque mois.

*à quatre heures du soir.*

Les bâtiments de la Compagnie sont :

*Le Vesuvio...*, *Le Capri.....*, *L'Ercolana...* } de 300 chevaux.

*Le Mongibello.....* de 250 chev.
*Le Sorrento* (à hélice) de 600 tonn.
*L'Amalfi* (dito). de 650 dito.

Ces navires sont connus par la supériorité de leur marche et le confortable de leurs emménagements.

S'adresser pour fret et passage,

*A Paris, à M. O. Bernard*, commissionnaire de roulage et agent de la Compagnie, rue d'Hauteville, 60 et 62.

*A Marseille, à MM. Claude Clerc et Cᵉ*, directeur, 18, rue de Breteuil, ou au bureau des Bateaux, 7, rue Beauveau, près du port.

---

COMPAGNIE ANONYME DES

## MINES, FOURNEAUX, FORGES ET LAMINOIRS DE LA SAMBRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que, par délibération du conseil d'administration en date du 3 décembre 1853, le dernier versement de *cent francs*, par action, devra être effectué, du 5 au 20 février prochain, à la caisse de MM. de Rothschild, frères, banquiers de la Compagnie, 21 rue Laffitte, à Paris; passé ce délai, un intérêt de cinq pour cent sera exigé des versements en retard.

Les certificats provisoires seront échangés contre des titres définitifs.

Une somme de *cinq francs* par action sera déduite du versement, pour intérêt jusqu'au 31 décembre dernier.

Paris, le 20 janvier 1854.

L'un des administrateurs délégués

MARTIAL LECLERCQ.

Le président du conseil d'administration,

FRANCIS MILLS.

---

## CAISSE INDUSTRIELLE

A. COURTOIS FILS ET Cᵉ.

MM. les actionnaires sont convoqués en assemblée générale extraordinaire le 25 février courant, au siége de la Société, rue Neuve-Saint-Augustin, n° 5, à 3 heures.

Il faut, pour assister à cette assemblée, être porteur d'au moins 20 actions, et les avoir déposées, de 3 à 5 heures, entre les mains de M. Richardière, administrateur provisoire, au plus tard la veille de l'assemblée.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A STRASBOURG.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg a l'honneur d'informer MM. les actionnaires du chemin de fer de Blesme et Saint-Dizier à Gray, que le délai d'option stipulé dans l'art. 3 du traité du 23 juillet 1853 étant expiré, les actions ne seront plus échangées désormais que contre des obligations, à raison d'une obligation pour deux actions.

---

COMPAGNIE DU

## CHEMIN DE FER DE PARIS A STRASBOURG.

AVIS. Le décret qui homologue les statuts modifiés par suite de la convention du 17 août, ayant été publié le 20 janvier, Le Conseil d'administration à l'honneur de prévenir MM. les Souscripteurs des actions nouvelles, qu'à partir du 25 courant, les titres nominatifs seront remis en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, rue et place de Strasbourg, de 10 à 3 heures.

---

MINES, FORGES ET HAUTS-FOURNEAUX

## D'HERSERANGE ET MOULAINE

(Moselle). MM. les actionnaires sont prévenus que le dépôt des actions pour l'échange contre des titres nouveaux pourra être opéré, à partir du 25 janvier courant, chez MM. Allier, Gratiot et Cᵉ, rue de Trévise, 14, de dix heures à trois heures.

---

NOUVEAU GUIDE

## DE PARIS A NANTES

**et dans ses environs.** — *Un joli volume orné d'une carte et de dix jolies gravures.*

PRIX : Relié, 2 fr. — Broché, 1 fr. 50.

Visiter la Touraine, l'Anjou et la Bretagne dans un même *Guide du Voyageur*, c'est à coup sûr une bonne fortune. Tout a été dit sur la Touraine et sur l'Anjou, que l'on a justement nommés le beau jardin de la France. Notre Guide décrit les châteaux, les sites merveilleux de la Loire, du Cher, du Maine et les traditions laissées en si grand nombre par la royauté dans ces belles provinces.

Comme contraste et pour compléter ce tableau par une ombre grandiose, le Guide vous introduit ensuite dans la vieille et sévère Armorique, dans cette noble Bretagne, où les actions héroïques abondent. Les noms des ducs de Bretagne, le nom plus doux et non moins grand de la belle Anne de Bretagne qui apporta à la couronne de France, comme joyau d'épousée, sa grande province; tout cela est resté dans les pages de l'histoire de France. Le *Guide de Paris à Nantes*, dans une succession de récits attachants, rappelle tout ce passé, et il offre à tous ceux qui le consultent une lecture pleine de charmes.

En vente à la Librairie centrale de MM. NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Au milieu des oscillations continuelles qui ont encore eu lieu depuis huit jours sur la rente, on a pu remarquer que la baisse rencontrait sur le 3 0/0 une résistance infranchissable dès qu'il tombait au-dessous de 68. On peut en conclure que la rente est arrivée maintenant à la limite de baisse, et qu'il serait difficile de la franchir, dans le cas même où la guerre serait définitivement déclarée, aussi longtemps du moins que la France et l'Angleterre réunies n'auraient pas d'autres adversaires que la Russie. La spéculation a cessé presque entièrement ses ventes à découvert, et il arrive chaque jour de nouveaux capitaux à placer qui absorbent les inscriptions à mesure qu'elles se présentent sur la place.

La bourse a été vivement préoccupée depuis quelques jours du bruit que des négociations avaient été entamées pour l'émission d'un nouvel emprunt dont on portait le chiffre à 200 millions. Une seule chose est certaine, c'est que M. le ministre des finances a conclu un arrangement avec la Banque de France, qui s'est engagée à avancer au fur et à mesure des besoins du Trésor, jusqu'à concurrence de 60 millions, sur dépôt de bons du Trésor, au taux de 5 0/0 et renouvelables de 3 mois en 3 mois.

La rente 3 0/0 a monté lundi dernier à 69 80. Ce mouvement avait été produit par une hausse de 1 1/2 0/0 sur les consolidés anglais. Les spéculateurs de Londres et ceux de Paris avaient été encouragés par les nouvelles favorables de Vienne au sujet de la mission du comte Orloff. Des achats considérables de consolidés avaient été en outre effectués pour le compte de la Compagnie des mers du Sud. Mais cette reprise a été suivie d'une réaction au moment du départ des ambassadeurs russes de Londres et de Paris.

La fermeté du 4 1/2 0/0 a été plus remarquable que celle du 3 0/0. Ce fonds étant tout-à-fait dégagé de la spéculation qui s'en est éloignée depuis longtemps, se trouve placé sous l'influence plus directe des achats au comptant.

L'avance de 60 millions consentie par la Banque de France a été favorable aux actions de cet établissement, qui ont été continuellement recherchées, et qui ont monté de 2,670 à 2,680. En effet, l'intérêt à 5 0/0 sur 60 millions donne pour trois mois un bénéfice de 750,000 fr. qui devront augmenter le dividende de la Banque de France pour le premier semestre de 1854.

Les actions d'Orléans ont donné lieu à des escomptes continuels, et comme il en résultait un déport continuel de 1 50 à 2 50, les escomptes se renouvelaient chaque jour.

Le même fait s'est produit, quoique dans une moindre proportion, pour les actions du Nord, de l'Est et de Rouen.

Les actions du Nord ne sont pas tombées au-dessous de 730, et elles se sont relevées facilement à 755. L'Est a baissé à 710, et il a repris à 722 50. Lyon a été coté à 810 et 840.

On a détaché lundi dernier le dividende de 35 fr. sur les actions de Rouen. Cette ligne s'est maintenue depuis ce jour aux environs de 900; mais elle a donné lieu à des transactions peu importantes.

Les autres lignes de chemins de fer ont suivi les oscillations de la rente et ont éprouvé des variations de 10 à 15 fr., tantôt en hausse et tantôt en baisse; mais moins que jamais les porteurs sérieux ne se décident à vendre leurs titres dans les moments de baisse. Les variations sont surtout produites par la spéculation.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 2 jusqu'à celle du 9 février.

La rente 3 0/0 a monté de 67 50 à 69 80; elle a rétrogradé à 68 35; elle est restée à 68 75 au comptant; elle a varié à terme de 67 35 à 69 80; elle est restée à 68 75.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 97 à 99 80 au comptant, et de 96 80 à 97 75 à terme.

La Banque de France a monté de 2,670 à 2,680.

Le Crédit mobilier a monté de 607 50 à 650; il est resté à 622 50 au comptant et à 625 à terme.

Les obligations foncières ont monté de 920 à 935; elles ont fermé à 920.

Les actions du Nord ont monté de 745 à 755; elles ont fermé au comptant à 740, et à terme, à 737 50.

L'Est a monté de 695 à 737 50; il a fermé au comptant à 722 50, et à terme, à 723 75.

Les nouvelles de l'Est ont monté de 550 à 570; elles ont fermé à 665.

Lyon a monté de 800 à 840; il a fermé au comptant à 822 50, et à terme, à 821 25.

Orléans a monté de 1,020 à 1,080; il a fermé à 1,065 au comptant, et à 1,062 50 à terme.

Rouen a fait 922 50 avant le détachement des coupons; il a varié de 910 à 895, coupon détaché.

Le Havre a monté de 425 à 435.

Bâle a monté de 360 à 365; il est resté à 362 50.

Genève a monté de 435 à 450; il a fermé à 440.

Le Midi a monté de 525 à 550, et il est resté à 540 au comptant, et à 545 à terme.

Le Grand-Central a monté de 425 à 435; il est resté à 437 50 au comptant et à terme.

Lyon à la Méditerranée a monté de 617 50 à 670; il est resté à 645.

Dijon a varié de 470 à 477 50. Cherbourg a repris de 460 à 480.

L'Ouest a monté de 550 à 575 au comptant et à terme.

*Samedi.* — Les valeurs étaient demandées et elles sont restées en forte hausse. Les affaires étaient animées. La rente 3 0/0 a monté de 85 c. au comptant, à 68 85, et à terme de 1 fr., à 68 80; le 4 1/2 0/0, de 55 au comptant, à 67 35, et de 10 c. à terme, à 97 40. La Banque a monté de 5 à 2,670. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 620. Les actions du Nord ont monté de 10 à 735; l'Est, de 8 75 à 712 50; Lyon, de 8 75 à 817 50; Orléans, de 16 25 à 1,045; Rouen, de 2 50 à 922 50; Bâle, de 2 50 à 360; Lyon à la Méditerranée, de 2 50 à 635; l'Ouest, de 5 à 560; Dijon, de 7 50 à 477 50; le Midi, de 7 50 à 535; le Grand-Central, de 2 50 à 435; St-Germain, de 7 50 à 622 50; Genève, de 2 50 à 440; Le Havre s'est tenu à 435; Cherbourg, à 480.

*Lundi.* — Les consolidés anglais étant arrivés avec une hausse de 1 1/4 0/0, il en est résulté une reprise rapide à notre bourse. Toutes les valeurs étaient vivement recherchées. La rente 3 0/0 a monté de 75 c. à 69 60 au comptant, et de 65 c. à terme à 69 45. Le 4 1/2 0/0 a monté de 45 au comptant, à 97 50, et de 15 à terme à 97 25. Les actions de la Banque ont monté de 5 à 2,775; le Crédit mobilier, de 25 à 645; les actions du Nord, de 20 à 755; l'Est, de 17 50 à 730; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 570; Lyon, de 20 à 837 50; Lyon à la Méditerranée, de 20 à 655 au comptant, et de 30 à terme à 670; le Midi, de 10 à 545; le Grand-Central, de 7 50 à 442 50; Orléans, de 25 à 1,070; Rouen, de 17 50 à 912 50, coupon détaché; le Havre, de 5 à 430; Bâle, de 2 50 à 362 50; Genève, de 10 à 450; l'Ouest, de 15 à 575; Cherbourg, de 5 à 485. Dijon a fléchi de 2 50 à 475. St-Germain a monté de 27 50 à 650.

*Mardi.* — Les hauts cours n'ont pas pu se soutenir. Toutes les valeurs ont rétrogradé assez rapidement sur les cours de la veille. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 60 à 69, et à terme de 65 à 68 80. La rente à 1/2 0/0 a monté de 10 c. à 97 60 au comptant, et à terme de 25 à 97 50. La Banque de France a fléchi de 5 à 1,670; le Crédit mobilier, de 12 50 à 632 50; les actions du Nord, de 12 50 à 742 50; l'Est, de 15 à 715; les nouvelles de l'Est, de 8 75 à 561 25; Lyon, de 17 50 à 820; Lyon à la Méditerranée, de 5 au comptant à 650, et de 25 à terme à 645; Orléans, de 5 à 1,065 au comptant, et de 15 à terme à 1,055; Rouen, de 2 50 à 910; le Havre, de 2 50 à 432 50. Bâle a monté de 2 50 à 365. L'Ouest s'est tenu à 575; Genève, à 450; Dijon, à 475. Le Midi a fléchi de 2 50 à 542 50; le Grand-Central, de 5 à 437 50; Saint-Germain, de 20 à 630.

*Mercredi.* — La bourse était plus faible. Les valeurs ont éprouvé une nouvelle baisse, cependant les fonds semblaient se raffermir à la clôture. La rente 3 0/0 a varié, au comptant, de 68 90 à 68 45, elle reste à 68 70; elle a varié, à terme, de 68 30 à 68 60. Le 4 1/2 0/0 a fait 97 70 au comptant, et 97 50 à terme. La Banque a monté de 5 à 2,675. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 620; les actions d'Orléans, de 2 50 à 1,062 50; Rouen, de 15 à 895. Le Havre a monté de 2 50 à 432 50. Bâle s'est tenu à 365; Genève, à 450; le Grand-Central, à 434 50. Le Nord a fléchi de 5 à 737 50; l'Est, de 2 50 à 712 50; les nouvelles de l'Est, de 1 25 à 560; Lyon, de 7 50 à 812 50; Lyon à la Méditerranée, de 12 50 à 657 50; l'Ouest, de 5 à 570; Cherbourg, de 1 25 à 480; Dijon, de 5 à 470; Saint-Germain, de 10 à 620; le chemin Sarde, de 15 à 445.

*Jeudi.* — Le début de la bourse était encore en baisse; mais les cours se sont raffermis, et il y avait de bons achats à la clôture. La rente 3 0/0 a varié, au comptant, de 68 35 à 68 75, et, à terme, de 68 30 à 68 75; le 4 1/2 0/0, de 97 60 à 97 80 au comptant, et de 97 40 à 97 75 à terme. Les actions de la Banque ont monté de 10 à 2,685; le Crédit mobilier de 2 50 à 622 50; le Nord, de 2 50 à 640; Lyon, de 10 à 822 50; l'Est, de 10 à 722 50; les nouvelles de l'Est, de 5 à 565; Orléans, de 2 50 à 1,065; Rouen, de 5 à 900; le Midi, de 2 50 à 540; Saint-Germain, de 2 50 à 622 50. Bâle a fléchi de 2 50 à 362 50; Genève, de 10 à 440. l'Ouest a monté de 5 à 575; Lyon à la Méditerranée, de 7 50 à 645. Dijon a fléchi de 7 50 à 470.

*Vendredi.* — Les cours ont été très-fermes. Les dispositions étaient à la hausse, mais elles ont été un peu entraînées par la cote de Londres, qui est arrivée avec 1/4 de baisse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 20 à 68 95, et à terme, de 69 15 à 68 90; le 4 1/2 0/0, de 98 25 à 98 au comptant, et de 98 à 97 50 à terme. La Banque s'est tenue à 2,685. Le Nord a varié de 745 à 742 50; l'Est, de 730 à 722 50; Lyon, de 825 à 823 75; Orléans, de 1,075 à 1,067 50; Rouen, de 900 à 895; le Havre, de 442 50 à 445; Cherbourg, de 482 50 à 477 50; Lyon à la Méditerranée, de 650 à 652 50; le Midi, de 545 à 542 50. Le Grand-Central, de 443 75 à 440; l'Ouest, de 575 à 577 50. Dijon a fait 475; Bâle, de 365 à 362 50.

AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 4 au 10 février 1854.

| Longueur Expl. | Longueur à faire | Durée de la conc. | Nombre des actions | Valeur d'émiss. | Somme payée | Intér. et dividend. payés à chaque act. pour l'année 1852 | Époques de jouissance | Noms des lignes | Samedi 4 Compt. | Samedi 4 Terme | Lundi 6 Compt. | Lundi 6 Terme | Mardi 7 Compt. | Mardi 7 Terme | Mercredi 8 Compt. | Mercredi 8 Terme | Jeudi 9 Compt. | Jeudi 9 Terme | Vendredi 10 Compt. | Vendredi 10 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 41 fr. 50 p. un an | juillet 1853 | Nord | 733 .. | 740 .. | 735 .. | 752 50 | 742 50 | 757 50 | 737 50 | 735 .. | 740 .. | 740 .. | 742 50 | 742 50 |
| tout | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 72 fr. 50. | janv. 1854 | Paris à Rouen | 922 50 | 930 .. | 920 .. | 912 50 | 910 .. | 910 .. | 915 .. | 915 .. | 900 .. | 905 .. | 895 .. | 900 .. |
| toul. | 92 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an | sept. 1852 | Rouen au Havre | 425 .. | » | 430 .. | — | 432 50 | » | 435 .. | — | 440 .. | » | 445 .. | 445 .. |
| tout. | 54 | 94 | 35.000 | 500 | 400 | 1 fr. 30 p. un an. | janv. 1853 | Dieppe et Fécamp | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 310 .. | » |
| » | » | 99 | 65.000 | 500 | 100 | 4 [illegible] | juillet 1853 | Caen et Cherbourg | 180 .. | » | 193 .. | » | 181 25 | 175 .. | 180 .. | » | 190 .. | » | 177 50 | 177 50 |
| tout. | 25 | 99 | 54.000 | » | tout | 31 fr. 25 p. un an. | janv. 1853 | Saint-Germain | 622 50 | 612 50 | 650 .. | 612 50 | 630 .. | 630 .. | 630 .. | 620 .. | 622 50 | 625 .. | 625 .. | 630 .. |
| tout | 17 | 99 | 20.000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 6 m | juillet 1852 | Versailles (r. g.) | — | » | » | » | — | — | » | — | » | » | » | » |
| 149 | » | 99 | 50.000 | 500 | 250 | » | avril 1853 | Ouest | 500 .. | » | 575 .. | 575 .. | 575 .. | 570 .. | 570 .. | 567 50 | 575 .. | 575 .. | 577 50 | » |
| tout. | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | Paris à Sceaux | » | » | » | » | » | » | » | » | 170 .. | » | » | » |
| 1116 | 1502 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 45 fr. 50 p. un an | oct. 1853 | Orléans | 1015 .. | 1067 50 | 1070 .. | 1070 .. | 1065 .. | 1075 .. | 1032 50 | 1058 75 | 1065 .. | 1062 50 | 1067 50 | 1060 .. |
| 627 | 000 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 33 fr. p. un an. | janv. 1853 | Paris à Strasbourg | 712 50 | 712 50 | 720 .. | 727 50 | 715 .. | 715 .. | 712 50 | 715 .. | 721 50 | 723 75 | 723 75 | 722 50 |
| » | » | » | 250.000 | 500 | 100 | 4 0 0 p. un an. | » | Id nouvelles | 569 50 | 562 50 | 570 .. | 572 50 | 561 25 | 565 .. | 560 .. | 565 .. | 565 .. | 565 .. | 571 25 | 572 50 |
| 44 | 108 | 99 | 84.000 | 250 | tout | 11 fr. p. un an. | janv. 1853 | Strasbourg à Bâle | 290 .. | » | 292 50 | » | 285 .. | » | 287 .. | 302 50 | 302 50 | » | 305 .. | » |
| 381 | 515 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 5 0 0. | janv. 1854 | Paris à Lyon | 817 50 | 815 .. | 817 50 | 825 .. | 820 .. | 815 .. | 812 50 | 815 .. | 822 50 | 821 25 | 823 75 | 825 .. |
| » | » | 99 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0 0 (1) | » | Provins aux Ormes | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 127 | 99 | 33.200 | 500 | 250 | 5 0 0 (1) | juillet 1853 | Dijon à Besançon | » | 477 50 | 475 .. | » | 475 .. | 475 .. | 470 .. | » | 470 .. | » | 475 .. | 475 .. |
| » | » | » | » | 500 | 200 | » | » | Lyon à Genève | 460 .. | 445 .. | 450 .. | 447 50 | 450 .. | » | 450 .. | » | 445 .. | » | 445 .. | » |
| » | » | 99 | 80.000 | 500 | 300 | 8 fr. et 1 0 0 p. un an | juin 1853. | Lyon à la Méditerr. | 635 .. | 640 .. | 655 .. | 670 .. | 650 .. | 645 .. | 647 50 | 640 .. | 645 .. | 645 .. | 652 50 | 652 50 |
| » | 750 | 99 | 134.000 | 500 | 200 | 1 0/0 (1). | avril 1853. | Chemins du Midi | 527 50 | 535 .. | 545 .. | 550 .. | 542 50 | 540 .. | 537 50 | 540 .. | 540 .. | 540 .. | 542 50 | 550 .. |
| tout. | 52 | 99 | 10.000 | 500 | tout | néant. | » | Bordeaux à la Teste | 230 .. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 210 .. | » |
| » | » | » | » | 500 | 200 | » | » | Grand Central | 445 .. | 435 .. | 442 50 | 445 .. | 437 50 | 440 .. | 437 50 | 437 50 | 437 50 | 437 50 | 440 .. | 440 .. |
| tout | 40 | 90 | 12.500 | 1.000 | tout | 40 fr. par an | février 1853 | Naples à Castellam. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| tout. | 50 | 90 | 9.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an | janv. 1853. | Anvers à Gand | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

(1) Pendant la durée des travaux.

| | Samedi 4 Compt. | Samedi 4 Terme | Lundi 6 Compt. | Lundi 6 Terme | Mardi 7 Compt. | Mardi 7 Terme | Mercredi 8 Compt. | Mercredi 8 Terme | Jeudi 9 Compt. | Jeudi 9 Terme | Vendredi 10 Compt. | Vendredi 10 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rentes 3 0 0 | 68 85 | 68 90 | 68 60 | 68 45 | 69 .. | 68 95 | 68 70 | 68 60 | 68 75 | 68 75 | 68 95 | 68 90 |
| Rentes 4 1/2 0 0 | 97 35 | 97 40 | 97 50 | 97 25 | 97 60 | 97 50 | 97 50 | 97 50 | 97 80 | 97 75 | 98 .. | 97 90 |
| Banque de France | 2670 .. | » | 2675 .. | » | 2700 .. | » | 26[illegible]5 .. | » | 2695 .. | » | 2685 .. | » |
| Crédit mobilier | 620 .. | 625 .. | 615 .. | 617 50 | 632 50 | 632 50 | 620 .. | 621 75 | 622 50 | 635 .. | 627 50 | 627 50 |
| Comptoir national | 530 .. | » | 530 .. | » | 525 .. | » | 525 .. | » | 525 .. | » | 525 .. | » |
| Banque foncière | 705 .. | » | » | » | 700 .. | » | 700 .. | » | 710 .. | » | 710 .. | » |
| Do Obligations Cert. | 935 .. | » | 932 50 | 935 .. | 932 50 | » | 930 .. | » | 930 .. | » | 930 .. | » |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 4 au 10 février 1854.

| Date de l'emprunt | Nombre d'obligat. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émiss. | Somme pay. à ce jour | Prix du rembours. | Intérêts six mois | Époques des tirages | Dates des paiements |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851. | 150.000 | 75 ans | 315 | tout. | 500 | 3 0 0 | avril. | janvier juillet. |
| Do. | 80.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0 0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 99 — | 535 | 375 | 625 | 3 0 0 | » | Do |
| 1852. | 181.331 | 99 — | » | tout. | 500 | 3 0 0 | » | janvier juillet. |
| Do | 3.300 | 90 — | 1000 | tout. | 1.250 | 5 0 0 | assemb. gen. | Do |
| Do | 50.300 | 96 — | 500 | tout. | 650 | 5 0 0 | Do | décembre juin. |
| 1848. | 11.434 | 43 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0 0 | Do | janvier juillet. |
| Do. | 6.201 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0 0 | » | Do |
| 1852. | 4.405 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0 0 | » | Do |
| 1853. | 47.500 | .. .. | 1.000 | 375 | 1.250 | 5 0 0 | » | Do |
| 1844. | 7.210 | 31 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | Do |
| 1850. | 9.101 | 25 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | » | Do |
| 1842. | 8.800 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0 0 | décembre. | Do |
| 1844 | 3.334 | 83 — | — | tout. | 1.250 | 5 0 0 | Do | Do |
| 1852. | 150.000 | 99 — | 310 | tout. | 500 | 3 0 0 | » | Do |
| 1845. | 3.867 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0 0 | Do | Do |
| 1847. | 4.900 | 08 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0 0 | » | Do |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0 0 | Do | mars septembre |
| 1845. | 5.000 | 87 — | 800 | tout. | 1.250 | 0 0 0 | Do | janvier juillet. |
| 1844. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0 0 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.101 | 50 — | 500 | 375 | 625 | 5 0 0 | Do | janvier juillet |
| 1841. | 1.000 | .. .. | » | tout. | 625 | 25 .. | Do | avril octobre. |

| Noms des compagnies | 4 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord Boulogne | 317 50 | 315 .. | 320 .. | 318 75 | 320 .. | 320 .. |
| Paris à Lyon | 1005 .. | 1010 .. | 1017 50 | 1015 .. | 1015 .. | 1010 .. |
| Lyon à la Méditerranée 5 0 0 | 500 .. | 505 .. | » | 501 .. | 502 50 | 502 50 |
| Do Nouvelles 3 0 0 | 305 .. | 305 .. | 302 50 | 302 50 | 305 .. | 302 50 |
| Montereau à Troyes | 185 .. | » | » | » | » | » |
| Paris à Strasbourg | 505 .. | 505 .. | 505 .. | 502 50 | 505 .. | 505 .. |
| Saint-Germain nouvelles | » | » | » | 1025 .. | 1025 .. | » |
| Versailles r. d. | » | » | » | » | » | » |
| Ouest | » | » | 900 .. | 905 .. | 900 .. | 910 .. |
| Do nouvelles | » | 905 .. | 905 .. | 905 .. | » | 900 .. |
| Saint-Étienne à Lyon | » | » | » | » | » | » |
| Do (2e émission) | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Orléans | » | » | » | 1170 .. | » | » |
| Do Nouvelles 1848 | » | » | » | » | » | » |
| Do Nouvelles 1852 | 315 .. | 320 .. | 320 .. | 320 .. | 320 .. | 317 50 |
| Paris à Rouen | » | » | » | » | » | » |
| Do nouvelles | » | » | » | 1000 .. | » | » |
| Rouen au Havre | » | » | 1050 .. | » | » | » |
| Do nouvelles | » | 1000 .. | » | » | » | » |
| Strasbourg à Bâle | » | » | » | » | » | » |
| Do nouvelles | 495 .. | » | 495 .. | 495 .. | 495 .. | 490 .. |
| Dijon à Besançon | » | » | » | » | » | » |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 3 au 9 février 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes | 3 | 4 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|
| Nord | [illegible] à 743 75 | 741 75 à 751 25 | 741 75 à 751 25 | 741 25 à 747 50 | 731 25 à 737 50 |
| Paris à Strasbourg | 70[illegible] à 7[illegible] 75 | 710 .. à 717 50 | 710 .. à 717 50 | 712 50 à 718 75 | 700 .. à 715 .. |
| Orléans | 1000 .. à 1041 .. | 1025 à 1075 | 1050 .. à 1075 | 1025 à 1075 | 1025 .. à 1075 .. |
| Paris à Rouen | 925 à 960 | 925 à [illegible] | [illegible] | 925 à 925 | 925 .. à 1075 .. |
| Rouen au Havre | 425 à 450 | 440 .. à 441 .. | 4[illegible] à 452 50 | 431 25 à 452 .. | 4[illegible] à 450 .. |
| Lyon | 812 50 à 825 .. | 825 à 837 50 | 825 à 837 50 | 815 à 828 50 | 812 50 à 818 75 |
| Ouest | » | » | » | » | » |

P. (papier) offert. **Dernier cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

| Désignation | Pair | Dern. cours | Désignation | Pair | Dern. cours |
|---|---|---|---|---|---|
| Caisse commerc. Béchet Dethomas et Cie | 500 | 510 | [illegible] ... Papeterie | 1000 | 1000 |
| — Lecuy, de [illegible] et Cie | 1000 | 1175 | Essonne ... Papeterie | 1000 | » |
| Oblig. de la ville de Paris 1849 | 1000 | 1175 | [illegible] ... Asphalte | 1000 | [illegible] |
| Do Do 1852 | 1250 | 1000 | Monceau-sur-Sambre ... Forges | 1000 | 1000 |
| Sambre à l'Oise ... Canal. | 1000 | 610 | Aveyron (Decazeville) ... Forges | 500 | [illegible] |
| Sambre française canalisée | 500 | 1500 | Maubeuge Nord ... Forges | 500 | 500 |
| Ténès ... Cuivre | 1 0 | 92 50 | Alais ... Forges | 500 | 1700 |
| Vieille-Montagne ... Zinc | 200 | 181 | Châtillon et Commentry ... Forges | 1000 | 1100 |
| Nouvelle Montagne ... Zinc | 1000 | 1280 | Providence ... Forges | 1000 | 1010 |
| [illegible] ... Zinc | 250 | » | Herserange (Moselle) ... Forges | 500 | 2[illegible] |
| Stolberg ... Zinc | 750 | » | Le Phénix | 750 | 1275 |
| [illegible] | 750 | 7 0 | de la Loire et de l'Ardèche | 1500 | 1550 |
| Mouzaïa Algérie ... Cuivre | 100 | 41 | Valentin-Coq ... Laine | 500 | 900 |
| Blanzy ... Charbon | 500 | 1000 | [illegible] et Cie ... Laine | 500 | [illegible] |
| [illegible] ... Charbon | 1/3 21 | 510 | [illegible] ... Laine | 500 | 105 |
| Charbonnages belges | 500 | 327 50 | [illegible] ... Laine | 500 | 800 |
| Pont-de-Loup (sud) ... Charbon | 1000 | 750 | [illegible] | 21 | 21 |
| Mines de la Loire ... Charbon | 1/7231 | 175 | Gaz anglais (Paris) | 2500 | 1100 |
| Centre-du-Flénu ... Charbon | 1000 | 1.0 | — français (Paris) | 500 | 900 |
| Long-Prédu ... Charbon | 500 | » | — [illegible] | 1000 | 1225 |
| [illegible] ... Charbon | 1/2 1.0 | » | — de [illegible] | 500 | » |
| Haute-Loire ... Charbon | 500 | 250 | — du Nord (Batignolles) | 500 | 625 |
| Montchanin ... Charbon | 5000 | 5000 | — de l'Ouest (Passy) | 500 | 765 |
| Azincourt ... Charbon | 1/4 500 | 600 | — de l'Est (Vincennes) | 500 | » |

| Désignation | Pair | Dern. cours | Désignation | Pair | Dern. cours |
|---|---|---|---|---|---|
| [illegible] | [illegible] | 150 | Sécurité ... Maritime | 5000 | 19 0/0 b. |
| — [illegible] | 100 | 90 | Sauvegarde ... Maritime | 5000 | 2[illegible] 0/0 b. |
| — [illegible] | 100 | 15 | Océan ... Maritime | 5000 | [illegible] 0/0 b. |
| [illegible] Besançon | 400 | 525 | Nationale ... Incendie | 4000 | 45 0/0 b. |
| — [illegible] Paris | 1000 | » | Générale ... Incendie | 500 | 32.[illegible] |
| — de Versailles | 500 | 575 | Union ... Incendie | 5000 | 51 0/0 b. |
| — [illegible] | 500 | 70 | France ... Incendie | 5000 | 43 0/0 b. |
| [illegible] | 1000 | 10000 | Phénix ... Incendie | 1000 | 7300 |
| — [illegible] | 1000 | 630 | Providence ... Incendie | 2500 | 31 0/0 b. |
| Gondoles parisiennes | 81 | 161 | Urbaine ... Incendie | 5000 | 72 0/0 b. |
| Omnibus [illegible] générale | 1000 | 2100 | Confiance ... Incendie | 2000 | 5 0/0 b. |
| Omnibus rive gauche | 250 | 240 | Éventualités d'Avignon | 31 50 | » |
| [illegible] ... Omnibus | 500 | 170 | — de Cette | 19 | » |
| [illegible] ... Omnibus | 1000 | 225 | — de [illegible] | 25 | » |
| [illegible] ... Omnibus | 1000 | 750 | Glaces d'Oignies ... Belgique | 1000 | 1500 |
| [illegible] ... Omnibus | 800 | 600 | — d'Aix-la-Chapelle | 275 | 405 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 250 | 730 | — de Montluçon | 500 | 410 |
| [illegible] ... Pet. voit. | 500 | 1010 | Docks | 250 | 203 |
| [illegible] ... Pet. voit. | 500 | 770 | Journaux réunis | 500 | 510 |
| [illegible] ... Pet. voit. | 500 | 600 | [illegible] (Amiens) | 500 | 775 |
| Générale ... Ass. maritime | 12500 | 15 0/0 b. | [illegible] | 500 | 620 |
| Lloyd français ... Maritime | 5000 | 151 (2000) | [illegible] | 500 | 400 |
| Union des Ports ... Maritime | 5000 | 11 0/0 b. | Palais de Cristal | 100 | 15 |
| [illegible] ... Ass. maritime | 5000 | 27 0/0 b. | Richer | 500 | » |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

N° 708. 18e ANNÉE. — N° 7. SAMEDI, 18 FEVRIER

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

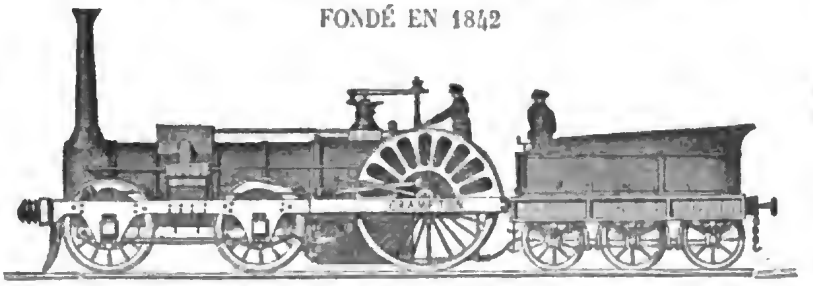
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
**85, *Rue Richelieu***

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris.. ..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements .... | 13 » | 24 » |
| Etranger ..... | 16 » | 30 » |

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 franc la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### *SOMMAIRE.*

Situation, 97. — Chemin de fer de Lyon, 97. — Chemin de fer de l'Est (Strasbourg). Ouverture de Blesmes à Saint-Dizier, 97. — Chemin de fer de l'Ouest. Ouverture de la section de Nogent-le-Rotrou, 98. — Les chemins de fer et les forges, 98. — Recettes de la semaine, 98. — Avis aux actionnaires, 98. — Chemin de fer de Lyon à Genève, 99. — Chemin de Tarragone à Reuss. Rapport à l'assemblée générale, 100. — Usines métallurgiques réunies de Septèmes. Rapport à l'assemblée générale, 100. — Société des Ingénieurs civils, 103. — Forges, 104. — Correspondance, 105. Tableau des plus hauts et plus bas cours mensuels des principales valeurs cotées à la Bourse de Paris pendant l'année 1853, 106, 107. — Recettes, 108. — Annonces, 109, 110. — Chronique de la Bourse, 111 — Bourse, 112.

### Situation.

On comprend qu'en présence des événements graves qui d'un instant à l'autre peuvent se produire, nous devons garder dans nos appréciations une extrême réserve. Quand on se rend compte des véritables intérêts de l'Europe; quand on réfléchit que la France, l'Angleterre, l'Allemagne, qui, pendant des siècles, ont été organisées pour la guerre, sont aujourd'hui organisées pour la paix, la raison se refuse à croire à la guerre. La guerre est en contre-sens de l'état de l'Europe. Les intérêts, comme la raison, répugnent à la guerre. C'est là précisément ce qni expliq ue la tenue des valeurs, malgré les probabilités croissantes de guerre.

Vendredi dernier le 3 0/0 fermait à 68 90; l'Orléans, à 1,070; le Nord, à 742 50; le Strasbourg, à 722 50; le Lyon, à 825; le Crédit mobilier, à 627 50. Jeudi, 16 février, la rente 3 0/0 fermait à 68 fr.; l'Orléans, à 1,075; le Nord, à 735; le Strasbourg, à 711 25; le Lyon, à 820; le Crédit mobilier, à 616 25; ce qui représente 90 c. de baisse sur le 3 0/0; 5 fr. de hausse sur l'Orléans; 7 50 de baisse sur le Nord; 11 25 de baisse sur le Strasbourg; 5 fr. de baisse sur le Lyon; 11 25 sur le Crédit mobilier.

Cette résistance à la baisse a évidemment pour cause la pensée que d'un moment à l'autre la situation peut changer, la paix peut succéder aux appréhensions de la guerre. Dans de telles incertitudes, il serait imprudent de vendre à des cours qui, relativement à la valeur réelle des lignes, sont beaucoup trop bas, et il serait peut-être prématuré d'acheter, puisque si les craintes de guerre se réalisent, les cours pourront encore baisser. Attendre est ce qu'il y a de plus sage comme ce qu'il y a de plus habile.

*P. S.* Aujourd'hui vendredi, malgré un nouvel affaiblissement de la rente, les chemins se sont relevés et sont restés dans des cours meilleurs que la veille.

F. Solar.

### Chemin de fer de Lyon.

Les négociations relatives à l'achat du chemin de Dijon à Belfort par la ligne de Lyon, ont été reprises cette semaine avec M. le ministre des travaux publics.

Rien absolument n'est terminé au moment où nous écrivons, on a seulement l'espoir d'une conclusion favorable; mais, dans l'intérêt même de l'affaire, il nous est interdit d'en faire connaître les bases, qui diffèrent naturellement des anciennes. La Compagnie de Dijon apporte, nous assure-t-on, les dispositions les plus conciliantes dans les négociations nouvelles, et se montre prête à faire ce qui peut dépendre d'elle pour mettre la Compagnie de Lyon en état de satisfaire aux demandes du gouvernement.

Nous reviendrons avec plus de détails sur cette affaire, lorsqu'il n'y aura plus d'inconvénient à en parler.

Ad. Blaise (des Vosges).

### Chemin de fer de l'Est (Strasbourg).

#### OUVERTURE DE BLESMES A SAINT-DIZIER.

Depuis le 15 de ce mois, la lacune de 17 kilomètres qui séparait la ligne principale du chemin de fer de Strasbourg de l'importante ville de Saint-Dizier, se trouve comblée par l'ouverture de la section de Blesmes à Saint-Dizier, faisant partie du chemin de Blesmes à Gray, fusionné l'année dernière dans le réseau de l'Est, appartenant à l'ancienne Compagnie de Strasbourg.

Ce n'est pas par sa longueur qu'il faut juger de l'importance de la section de Blesmes à Saint-Dizier, mais par le nombre et la grandeur des intérêts auxquels elle donne satisfaction.

Saint-Dizier est le centre où affluent tous les produits métallurgiques de la haute Marne et ceux des campagnes et des forêts de l'Est, destinés à Paris. C'est le grand marché des fers, des fontes, des bois et des grains de cette partie de la France.

Tous ces produits se chargent à Saint-Dizier, sur la Marne, où ils arrivent par essieux ou par le flottage, et viennent ou venaien jusqu'à présent à Paris par la voie de la navigation. Le canal de la Marne au Rhin, qui unit les bassins de la Moselle, du Rhin et de la Meuse avec ceux de la Marne et de la Seine, passe à Saint-Dizier, qu'il dessert, et possédait ainsi jusqu'à ce jour une véritable supériorité sur le chemin de fer, pour les transports des produits naturels du pays et pour l'approvisionnement de ses matières premières.

La jonction de Saint-Dizier à la grande ligne de l'Est par la section de Blesmes à Saint-Dizier, donne au chemin de fer les moyens immédiats de satisfaire à tous les besoins du commerce avec plus de promptitude et de régularité que la navigation, en attendant que le prolongement sur Joinville, Chau-

Digitized by Google

mont, Langres et Gray permette à la Compagnie de l'Est de se placer au-dessus de toute concurrence en la faisant pénétrer dans l'intérieur même du pays, à portée des principaux groupes d'usines.

C'est le 15 février que la section de Blesmes à Saint-Dizier a été ouverte à la circulation des voyageurs; la semaine prochaine, elle le sera au transport des marchandises. Cet événement n'a été marqué par aucune fête; il mérite cependant d'occuper une place dans l'histoire de la Compagnie des chemins de fer de l'Est et dans les souvenirs des actionnaires, car il est le point de départ d'une ère nouvelle pour l'exploitation et d'un développement de trafic qui ira toujours en grandissant.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemin de fer de l'Ouest.

### OUVERTURE DE LA SECTION DE NOGENT-LE-ROTROU.

Dimanche dernier, 12 du courant, a eu lieu l'ouverture d'une nouvelle section du chemin de fer de l'Ouest, comprise entre la Loupe et Nogent-le-Rotrou.

Cette ouverture a été l'occasion d'une petite fête domestique, à laquelle assistaient seulement cinq ou six administrateurs de la Compagnie, et qu'avait bien voulu honorer de sa présence M. le comte Eugène Dubois, directeur général des chemins de fer, accompagné de ses deux chefs de division. Aucune autre invitation n'avait été faite par la ville: aussi la Compagnie n'avait-elle pu offrir au public spécial de ces sortes de cérémonies que des places dans ses wagons, en prévenant à l'avance qu'une fois arrivé à Nogent-le-Rotrou, chacun aurait à se tirer d'affaire comme il l'entendrait. Ce salutaire avertissement était fait pour être compris. Aussi l'a-t-il été, et personne n'a eu le droit de se plaindre de l'hospitalité indigène.

La section de la Loupe à Nogent-le-Rotrou est peu importante par sa longueur, et n'ajoutera pas beaucoup aux recettes du chemin de l'Ouest. Mais son ouverture précède de si peu celle du prolongement jusqu'au Mans, qu'elle se confond presque avec elle, ce qui lui donne, dès lors, un véritable intérêt pour les actionnaires et pour le public en général. Si peu considérable, d'ailleurs, que soit l'activité de la station de Nogent, elle est toujours supérieure à celle de la station de la Loupe, et les services du *terminus* seront toujours mieux établis, et plus économiquement, dans cette petite ville qu'ils ne l'étaient dans les bâtiments provisoires de la Loupe.

Des ouvrages d'art assez considérables, et notamment une tranchée de 5 kilomètres de longueur, ayant 15 mètres de hauteur sur plusieurs points, ont dû être exécutés dans cette petite section; ils l'ont été avec tout le luxe de solidité, tout le soin minutieux et la perfection des moindres détails qui distinguent les travaux du corps des ponts et chaussées.

En passant en revue, la semaine dernière, les produits de l'exploitation de nos principales lignes de chemins de fer pendant l'année 1853, nous avons ajourné notre appréciation des revenus nets probables de l'Ouest. En nous reportant depuis au cahier des charges et aux statuts de cette concession, et faisant en conséquence les déductions convenables sur les recettes brutes réalisées par le chemin de l'Ouest en 1853, nous sommes arrivés à un revenu net probable de 20 à 21 f. par action.

Sur cette somme il a déjà été payé 5 fr. à titre d'intérêt au 1er octobre dernier; ce serait donc environ un dividende de 15 à 16 fr., dont la prochaine assemblée générale des actionnaires aurait à fixer le chiffre et à ordonner le paiement.

Le cours actuel des actions de l'Ouest étant de 570 fr., soit, net, 320 fr., en déduisant les 250 fr. non versés, le revenu de 21 fr. représente 6 2/3 0/0 de la somme de 320 fr., moyennant laquelle on peut acheter aujourd'hui une action de cette ligne.

A bientôt l'ouverture du chemin jusqu'au Mans; nous examinerons alors la position nouvelle que prendra la Compagnie de l'Ouest, et l'importance commerciale que la ligne exploitée par elle est appelée à prendre presque aussitôt après son arrivée à cette première grande étape de son parcours.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Les Chemins de fer et les Forges.

A l'époque de la discussion du projet de révision du tarif des douanes sur les fers et les fontes, les maîtres de forges déclarèrent être en mesure d'exécuter tous les marchés acceptés par eux, et repoussèrent avec énergie le reproche de retard dans les livraisons.

Ces déclarations ont pu être exactes à l'époque où elles ont été faites, mais elles ne le sont plus aujourd'hui.

Un grand maître de forges vient d'être condamné à 500,000 fr. de dommages-intérêts pour retard de livraison de plusieurs milliers de tonnes de rails exigibles.

Le chemin de Strasbourg ne peut ouvrir l'embranchement de Reims faute de rails.

L'embranchement de Thionville manque de rails.

La pose de la seconde voie sur le chemin de Bordeaux traîne en longueur, faute de rails.

Les prolongements du chemin du Centre sur Limoges et Clermont manquent de rails.

Le chemin du Midi n'a pas de rails pour ouvrir la ligne de Bayonne.

Le chemin d'Avignon à Valence ne sera pas ouvert au 1er mai, faute de rails, et l'ouverture du surplus de la ligne, qui devait avoir lieu en octobre prochain, sera forcément retardée par le manque de rails.

Ce ne sont pas seulement les Compagnies de chemins de fer et leurs actionnaires qui souffrent de l'inexécution par les forges des ordres qu'elles ont acceptés aux prix qu'il leur a convenu de fixer; c'est le public, c'est le commerce, c'est l'industrie, qui voient ajourner, sans terme connu, la jouissance des nouveaux moyens de transport promis à leur activité et à leurs opérations.

Nous ne demandons pas pour remède à ce fâcheux état de choses la suppression du droit sur les rails et les coussinets: la loi s'y oppose, et on ne la modifierait pas aujourd'hui; mais ce qui est bien désirable et ce que le gouvernement peut faire, c'est d'autoriser l'entrée en franchise de rails étrangers, à charge de réexportation d'une quantité égale de fer dans un temps donné.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Recettes de la semaine.

| Lignes. | Recettes brutes. | Augment. s. 1853 Totale | 0/0. |
|---|---|---|---|
| Orléans | 753,604 » | 236,052 | 45.6 |
| Nord | 688,346 » | 104,130 | 18.0 |
| Rouen | 194,256 » | 32,144 | 19.8 |
| Havre | 90,369 » | 26,295 | 41.0 |
| Lyon | 344,077 » | 29,676 | 9.4 |
| Strasbourg | 492,268 » | 126,966 | 34.7 |
| Bâle | 58,737 » | 7,943 | 15.6 |
| Ouest | 100,789 » | 8,445 | 9.8 |
| Méditerranée | 173,152 » | 27,076 | 18.5 |

Ad. Blaise (des Vosges).

# AVIS AUX ACTIONNAIRES.

## Opérations courantes.

### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Graissessac a Béziers. — Assemblée générale le mardi 14 mars 1854, salle Herz. — Déposer vingt actions.

Dijon a Besançon. — Jeudi, 2 mars, assemblée générale pour examiner et recevoir les comptes annuels, entendre le compte-rendu des négociations entamées pour la fusion de Dijon avec Lyon, et délibérer sur diverses propositions soumises par le Conseil. — Déposer vingt actions.

Anvers a Gand. — Assemblée générale, le samedi 4 mars 1854, à midi, rue aux Choux, 3 bis. But de l'assemblée: lecture du rapport, exposé du bilan, et élections.

Déposer au moins dix actions, à Bruxelles, avant le 25 février; à Paris, 34, rue de Provence, avant le 21 février.

### APPELS DE FONDS.

Grand-Central de France — Deuxième versement de 50 fr. par action du 10 au 25 février 1854. Intérêt dû à 4 0/0 depuis le 10 février, pour chaque jour de retard, à défaut de versement avant le 25. Échange des actions nominatives en actions définitives au porteur, libérées de 250 fr. chacune.

Depuis le 10 février, les actions nominatives ne sont plus transférables.

Le versement ci-dessus et l'échange des titres ont lieu à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, de 10 heures à 3 heures. On paie aussi l'intérêt à 0/0, 5 fr. par action, depuis le 1er janvier.

Digitized by Google

CAEN ET CHERBOURG. — Versement de 150 fr. par action, le 20 février 1854.

A défaut de versement, l'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû pour chaque jour de retard.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 25 fr. au 15 mars prochain, sous déduction de 2 fr. pour intérêts semestriels du premier versement. Versement de 25 fr. au 15 mai 1854, avec faculté de payer par anticipation le 15 mars, sous déduction des intérêts de 0 fr. 16 c. par action. Total à verser, 47 fr. 84 c. A Paris, rue Bergère, 18; à Bâle, chez M. Marcuard et Cᵉ.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. — L'administration a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations foncières, que le tirage au sort de la première série, qui devra compléter le versement intégral de 1,000 fr., devant avoir lieu le 11 février prochain, ceux d'entre eux qui ne voudront pas rester exposés aux chances du sort ou qui voudront profiter de l'augmentation de l'intérêt attaché à une partie des titres, seront admis, jusqu'au 10 février, à réduire leurs engagements à une coupure de 500 fr. par promesse. Cette coupure donnera droit à la moitié du lot attribué à l'obligation totale.

Les porteurs qui useront de cette faculté auront à verser 300 fr. par promesse, dont 100 f. avant le 11 février, 100 fr. du 15 avril au 1ᵉʳ mai, et 100 fr. du 15 octobre au 1ᵉʳ novembre, avec faculté d'anticipation.

Les porteurs des promesses qui voudront réduire leurs engagements dans la même proportion, tout en conservant les conditions actuelles de prime et d'intérêt, seront admis à le faire, en profitant des délais ci-dessus indiqués.

MM. Falkenhagen Zaleski, Hail et Cᵉ, banquiers, rue Basse-du-Rempart, nº 25, se chargent de faire l'avance des versements de 100 f. pour ceux des porteurs de promesses qui leur déposeront leurs titres.

Messieurs les porteurs des obligations entièrement libérées sont, en même temps, prévenus que leur demande d'échange de ces obligations contre des titres à 0/0 sera admise du jeudi 23 février au 15 mars.

## SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

NOAD. — Emission de 75,000 obligations nouvelles de 500 fr., portant 15 fr. d'intérêt, jouissance du 1ᵉʳ janvier 1854, et remboursables à 500 fr., en 73 annuités. L'émission sera faite à 335 francs, dont 135 payables comptant.

Les autres versements se feront comme il suit : 100 fr. le 1ᵉʳ juillet 1854; 100 fr. le 1ᵉʳ janvier 1855. On pourra souscrire par anticipation. Il sera bonifié, dans ce cas, un escompte de 3 0/0 l'an. Les obligations seront données de préférence aux actionnaires du Nord dans la proportion des actions qu'ils possèdent.

STRASBOURG. — (Voir aux échanges de titres)

PARIS A ROUEN. — Emission de 1800 obligations de 1000 fr., remboursables à 1250 fr. en quinze annuités, et portant 50 fr. d'intérêt par an.

L'émission est faite au pair, soit au prix de 1000 fr. par obligation, dont 250 fr. payables en souscrivant.

Les autres versements se feront ainsi :
250 fr. le 15 mai 1854;
Id. le 15 août 1854;
Id. le 15 novembre 1854.

Le premier coupon, 5 0/0, sera payé le 1 décembre 1854.

La préférence est réservée pour cette souscription, jusqu'au 15 février, à MM. les actionnaires de la Compagnie de Rouen.

## PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

PARIS A ROUEN. — Depuis le 3 février 1854, paiement du dividende de 35 fr. du 2ᵉ semestre 1853, rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures, sur présentation des titres.

MINES DE LA LOIRE. — Depuis le 1ᵉʳ février, paiement du coupon de 25 f. des obligations, à Paris et à Lyon, à la caisse, chez Odier, à Genève.

## ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 23 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL. — (*Voir* aux appels de fonds.)

## AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Le 24 février, à une heure, rue d'Amsterdam, 11, tirage de 27 obligations de l'emprunt de 1845, et de 13 obligations de l'emprunt de 1847, remboursable le 1ᵉʳ mars.

C. DEVINA.

---

## Chemin de fer de Lyon à Genève.

Lundi, 23 janvier, a eu lieu l'inauguration, à Satigny, sur le canton de Genève, des travaux du chemin de fer de Lyon.

La Compagnie, représentée par ses trois membres génevois, MM. le général Dufour, Kohler et Ador, avait invité à cette intéressante cérémonie le Conseil d'Etat, le conseil administratif de la ville de Genève, les membres du grand Conseil, les présidents des tribunaux et M. le procureur général, auxquels s'étaient joints, avec les ingénieurs et les employés de la Compagnie, MM. Bartholony, le comte d'Angeville, membre du conseil général de l'Ain, et les maires de Dardagny, Russin et Satigny.

A 11 heures, MM. les représentants de la Compagnie et les invités sont arrivés à Satigny, où ils ont été reçus par la municipalité avec la plus parfaite cordialité et aux détonations des boîtes. De là, le cortége s'est rendu, précédé de la musique militaire, sur les deux chantiers déjà installés dans un grand pré, à quelques minutes au-dessous du village de Satigny, dans la direction de la ville. Là, M. le général Dufour, en son nom et au nom de ses collègues, a remercié le Conseil d'Etat de l'honneur qu'il faisait à la Compagnie qu'il représentait en se rendant à cette modeste fête :

« C'est pour la Compagnie, a dit l'honorable » général, un témoignage bien flatteur de l'in» térêt que le gouvernement a toujours témoi» gné pour cette belle et grande entreprise, qui » doit inaugurer une ère nouvelle de prospé» rité pour notre pays, en mettant Genève à » quelques heures de Lyon, de Paris, de Mar» seille et de Bordeaux. »

M. Dufour a ensuite retracé brièvement tous les avantages que le commerce devait retirer de l'établissement de cette grande voie de communication, aussi prompte qu'économique ; il a rappelé, en particulier, l'utilité qu'il y aurait pour Genève à recevoir les houilles de Saint-Etienne avec un rabais énorme sur les frais actuels de transport. Le général a terminé son discours en exprimant le vif désir de la Compagnie de pouvoir mener son œuvre à bonne fin le plus vite possible, et en se félicitant de ce que les travaux qui allaient commencer fourniraient de l'occupation à beaucoup d'ouvriers, dans une saison où l'ouvrage est rare et où la cherté des vivre est excessive.

M. Decrey, président du Conseil d'Etat, a remercié ensuite le Conseil d'administration, et en particulier l'honorable général, d'avoir bien voulu se mettre à la tête d'une entreprise aussi utile à son pays. Il a rappelé que c'est en grande partie aux démarches et à l'influence du général Dufour que l'on doit de voir s'exécuter, avant beaucoup d'autres lignes, celle qui reliera Genève à la France. C'est un titre de plus qu'il a désormais à la reconnaissance de ses concitoyens. Le Conseil d'Etat est bien pénétré de l'immense influence que doit exercer sur la prospérité de ce pays l'ouverture du chemin de fer de Genève à Lyon : aussi le conseil d'administration peut-il compter sur la sympathie et l'appui actif du gouvernement pour l'exécution de la grande tâche qu'il a entreprise.

A la suite de ces deux discours, qui ont été vivement applaudis, M. Schlemmer, ingénieur de la Compagnie, a présenté à M. Decrey une pioche entourée de rubans aux couleurs françaises et génevoises, en le priant de vouloir bien lui-même commencer les travaux : l'honorable président du Conseil d'Etat s'est mis à l'œuvre et a remué quelques pelletées de terre. D'autres invités, MM. Guillermet, vice-président du grand Conseil, et M. Duchosal, président du conseil administratif, ont imité M. Decrey ; immédiatement après, une centaine d'ouvriers environ se sont mis à l'œuvre avec un ordre et un entrain remarquables, et des salves de boîtes ont salué cette inauguration.

Le cortége, après quelques moments passés sur les chantiers, a repris la route de Satigny, et il s'est rendu à Peissy, où la Compagnie offrait à ses invités un beau déjeuner dans la campagne du maire de Satigny, M. Galiffe, qui avait mis sa demeure à la disposition de ses hôtes avec un aimable empressement.

Au dessert, de nombreux discours ont été prononcés par MM. Dufour, Decrey, Bartholony, L. Ador, Marchinville, Guillermet, Castoldi, etc. Tous ont félicité leur pays au sujet de l'heureux événement de l'exécution des chemins de fer, réalisé enfin après tant d'alternatives : pleine justice a été rendue aux corps de l'Etat auxquels on doit la réalisation de ce projet.

Le repas terminé, une partie des invités, avec MM. les membres du Conseil d'Etat et la musique, s'est rendue à Peney, où s'exécutent les travaux préparatoires pour la reconstruction du pont. Ces messieurs y ont été accueillis avec la plus grande cordialité, et le vin d'honneur leur a été offert.

A 6 heures, le cortége reprenait la route de Genève, charmé de l'accueil qui lui avait été fait, soit par la Compagnie, soit par le conseil municipal et les habitants de la commune de Satigny, accourus en foule, malgré la rigueur de la saison, ainsi que ceux des communes voisines. Tous témoignaient de la satisfaction que leur faisait éprouver le commencement de travaux qui auront pour première conséquence de mettre leurs habitations à quelques minutes de distance de la ville.

Digitized by Google

Ainsi Genève, après avoir, par le vote de son grand Conseil, mis un fort poids dans la balance pour l'établissement du chemin de fer qui doit le relier à la France, a l'avantage de se trouver le point sur lequel les travaux sont mis en premier lieu à exécution.

Nous ajouterons que, d'après les détails qui nous sont transmis de cette ville, les travaux pourront bientôt commencer dans l'Ain; le conseil d'administration est en négociation avec des Compagnies qui s'offrent pour prendre l'entreprise des travaux, et qui acceptent toutes le délai de quinze mois seulement pour faire la ligne d'Ambérieux à Lyon avec l'embranchement sur Bourg et Mâcon; quelques mois de plus suffiraient pour conduire d'Ambérieux à Seyssel. Le temps accordé pour la partie de Seyssel à Genève serait naturellement plus long; on sait que les difficultés sont principalement sur ce point.

On nous écrit de Genève :

« A la solennité de lundi assistaient des hommes divisés d'opinions sur d'autres sujets, mais unis dans le sentiment profond des avantages que cette entreprise promet à leur pays et à nos provinces. C'est ainsi que l'intérêt que n'a cessé de porter M. James Fazy à cette communication de Genève avec la France et à sa direction par le département de l'Ain, direction dont il a été l'habile et constant défenseur, n'est pas moins actif chez le président actuel du Conseil d'État, M. Decret, qui a fait entendre aussi l'énergique expression de ses sentiments bienveillants. A cette fête figurait naturellement au premier rang M. le général Dufour dont on sait l'importante et heureuse participation au projet et à l'obtention de la concession, et M. Bartholony, venu de Paris; on a vu que notre département y était représenté par l'invitation adressée à M. le comte d'Angerville.

» Le tracé sur le territoire génevois est approuvé sur une longueur de 2,300 mètres; on espère voir approuver bientôt le défilé de Santiany en descendant sur le Rhône vers la France. Quant à la direction sur Genève, il reste une assez grande question, c'est de fixer l'emplacement de la gare. Le conseil municipal demande qu'elle soit le plus près possible de la ville.

» Il y a un projet qui la placerait au dessous de la Servette, à 800 mètres environ de la porte de Cornavin. La ville demande qu'on rapproche encore la gare des anciennes fortifications ou qu'on l'établisse sur l'emplacement des fortifications mêmes. Du reste, il va s'ouvrir à ce sujet une enquête. Le Conseil d'État, le Conseil administratif, la Compagnie du chemin de fer ouest (chemin de Suisse), demandent instamment à ce que la gare soit le plus rapprochée possible. »

---

## Chemin de fer de Tarragone à Reus.

Société G. Ragel et C^ie^.

*Assemblée générale du 25 janvier 1854.*

RAPPORT DE LA GÉRANCE.

Messieurs,

Conformément aux obligations imposées par nos statuts à votre gérant, à la suite de la dernière assemblée générale, je me suis rendu à Tarragone pour diriger et surveiller l'exécution des travaux.

En partant, j'avais laissé ma procuration générale à M. Alexandre Mallet, qui a représenté la Compagnie au siége social pour la gestion de ses intérêts financiers, et à qui j'adresse tous mes remercîments pour le zèle et le désintéressement qu'il a apportés dans l'accomplissement de son mandat.

J'ai à vous rendre compte, Messieurs, de l'essor imprimé aux travaux et des résultats obtenus jusqu'au 31 décembre dernier.

La première opération dont la gérance avait à s'occuper était l'acquisition, soit par voie d'achat à l'amiable, soit par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique, des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne. Cette opération, aussi importante que difficile, peut être considérée comme terminée.

Les acquisitions de terrains sont faites sur toute l'étendue de la ligne, sauf une longueur de 535 mètres, c'est-à-dire sur les 29/30^mes^ du parcours.

Le coût de ces acquisitions, y compris les 535 mètres qui restent à exproprier, et dont l'évaluation nous a été facile, représente une somme totale de 130,500 fr. Les devis du gouvernement espagnol avaient évalué le chapitre des achats de terrains et expropriations à 686,039 réaux de v., soit à 181,000 fr. C'est donc une économie de 28 0/0 que nous avons obtenue sur l'évaluation des devis. Un tel résultat est d'autant plus remarquable, que la Compagnie a acquis, pour cette somme si réduite, tous les terrains nécessaires à l'établissement de la double voie, tandis que le projet officiel n'était dressé que dans l'hypothèse d'une voie simple.

Le chapitre des achats de terrain et expropriations pour cause d'utilité publique, avait été l'objet de nos vives préoccupations. Le morcellement du sol dans cette riche partie de l'Espagne, l'attachement du paysan à sa propriété, le grand nombre des possesseurs de terrains à exproprier, qui n'étaient pas moins de 136, nous faisaient craindre que cette opération ne présentât de grandes difficultés. Nous avons surmonté ces difficultés très-rapidement et même sans avoir un seul procès, grâce à l'action intelligente des autorités espagnoles, auxquelles nous témoignons ici toute notre reconnaissance pour leur concours dévoué.

La ligne est ouverte dans toute sa longueur; les jalons sont plantés, la tranchée creusée de chaque côté du chemin, et le niveau marqué dans toute l'étendue du parcours. Le tracé a reçu l'approbation complète de l'ingénieur du gouvernement.

Les terrassements devaient occuper notre attention, immédiatement après les acquisitions de terrain. Quatre cents ouvriers sont en ce moment occupés aux déblais et remblais qui s'effectuent simultanément sur tous les points de la ligne. A l'exception du Coll-Blanch, colline assez élevée, dont la situation et la configuration particulière présentent des difficultés d'exécution, le travail des terrassements marche avec rapidité. Nous avons l'assurance qu'ils seront terminés à la fin de juin pour ce qui concerne le Coll-Blanch, et à la fin d'avril 1855 pour tout le reste du parcours.

Jugeant d'après les résultats obtenus jusqu'à ce jour, et comparant la totalité des terrassements à faire avec ceux déjà faits, vos ingénieurs ont l'espérance que la dépense totale afférente à ce chapitre ne dépassera pas 1,050,000 réaux, soit 280,000 fr. Ce chapitre a été évalué, dans le *presupuesto*, à 1,483,019 réaux de v., soit 398,000 fr. C'est donc une économie de 118,000 f., ou plus de 27 0/0, sur les évaluations du gouvernement.

Après les terrassements se présentent les travaux d'art. Le pont sur le Francolí forme lui seul, à beaucoup près, la majeure partie de ce chapitre. Trois entrepreneurs espagnols parfaitement solvables, et offrant en garantie des hypothèques ou des cautions très-régulières, ont fait des soumissions à la Compagnie, qui ne s'est pas encore prononcée sur ces différentes offres. Leurs propositions fermes et les évaluations de nos ingénieurs, quant aux ponceaux, aqueducs et travaux accessoires, nous donnent l'espoir d'arriver à une limite maximum de 800,000 réaux pour le chapitre des travaux d'art évalué dans le *presupuesto* du gouvernement à 1,111,181 réaux, c'est-à-dire d'obtenir sur ce chapitre une réduction de 30 0/0 environ.

Tels sont, Messieurs, les résultats que nous pouvons, dès à présent, vous offrir avec certitude.

Nous ajouterons que le chiffre des frais généraux est calculé constamment de manière à les rendre le moins onéreux possible aux intérêts de la Compagnie. Quant à l'achat des rails, à leur transport à Tarragone, à la pose de la voie et aux dépenses du matériel fixe et roulant, nous n'entrerons quant à présent, dans aucun détail, la valeur de ces différents objets étant sujette, comme vous ne l'ignorez pas, Messieurs, aux fluctuations des marchés. Tout nous donne néanmoins l'assurance que l'Angleterre et la Belgique pourront nous fournir, à des conditions avantageuses, les matériaux et machines nécessaires à notre exploitation. La faveur accordée par le gouvernement espagnol de l'exemption des droits sur la totalité de ces différents articles, nous assure encore de ce chef une importante économie.

Pour nous résumer, Messieurs, nous espérons fermement être en position de terminer notre chemin de fer vers la fin du mois d'août 1854, et notre désir serait de le livrer à la circulation le 10 septembre prochain, jour de la fête de Tarragone, où nous serions assurés d'un concours imposant de population et d'autorités, afin d'inaugurer notre entreprise avec toute la solennité dont elle est digne.

Enfin, nous avons aujourd'hui l'assurance que le capital de 2,800,000 fr. jugé nécessaire dès l'origine pour l'accomplissement de notre œuvre, ne sera point dépassé; c'est un point que nous pouvons considérer comme désormais acquis, et dont ceux d'entre nous qui ont pu étudier le grand mouvement industriel des chemins de fer apprécieront toute l'importance s'ils réfléchissent aux difficultés de l'établissement des devis, qui sont restés dans presque toutes les entreprises fort au-dessous des prévisions.

Qu'il nous soit permis ici de témoigner notre reconnaissance au gouvernement de Sa Majesté la reine Isabelle, pour les mesures libérales qu'il vient de décréter en faveur de l'industrie des chemins de fer, et qui, en augmentant les chances de succès de ces entreprises, porteront les fruits les plus heureux pour la prospérité de la nation espagnole.

Nous voulons parler d'abord de l'exemption des droits d'entrée sur les rails, locomotives, machines et matériaux de toute nature à l'usage des voies ferrées; avantage considérable, et qui nous permettra d'acquérir ces divers objets sur les marchés du monde où le prix en est le plus favorable, sans autre excédant que les frais de navigation.

Digitized by Google

Mais une concession plus importante encore vient d'être accordée aux Compagnies : c'est la franchise de droits, durant les dix premières années d'exploitation, sur le charbon destiné au chauffage des locomotives. Ainsi nous avons durant dix ans le combustible aux prix anglais augmentés seulement des frais de transport. Vous apprécierez, Messieurs, toute l'importance d'un tel avantage, si vous voulez bien vous rappeler, d'une part, quelle large place le combustible occupe dans les frais d'exploitation des chemins de fer ; — d'autre part, que l'Espagne étant très-riche en mines de houille et de charbons de terre, dont l'exploitation est arrêtée, quant à présent, par le manque de voies de communication, l'espace de dix ans fixé par la législation espagnole est un laps de temps suffisant pour permettre aux Compagnies de s'approvisionner à bas prix de charbons indigènes après l'expiration de ce délai.

CHAPITRE II.

*Produits probables du chemin.*

Cette question avait été l'objet, antérieurement à ma gérance, d'études approfondies dont vous avez eu connaissance par les documents publiés jusqu'à ce jour. D'une part, le concessionnaire primitif, dans un Mémoire que les autorités espagnoles ont vérifié et revêtu de leur complète approbation, avait établi une statistique raisonnée du mouvement commercial et de la circulation de voyageurs existant, il y a trois ans, dans la riche province dont notre chemin de fer, par sa position centrale, est destiné à devenir l'artère essentielle et l'un des plus beaux instruments de production. Plus tard, l'un des membres de l'administration qui a précédé ma gérance, et à qui nous devons la création de notre entreprise, s'est transporté sur les lieux, et, dans une enquête aussi intelligente que consciencieuse, a vérifié un à un et confirmé pleinement les éléments consignés dans le Mémoire officiel.

En arrivant à Tarragone, j'ai voulu contrôler et vérifier à mon tour les résultats des précédentes investigations. Je me suis entouré à cet effet des notabilités les plus anciennes et les plus expérimentées de la province. J'ai consulté les états de douane, les pièces officielles et tous les documents relatifs à la circulation des voyageurs. En ce qui concerne les marchandises, les évaluations du *presupuesto* ont été reconnues bien faites et justes dans leurs bases générales, trop faibles sur certains points, légèrement enflées sur quelques autres, et conformes à la réalité dans leur résultat général. Quant à l'évaluation du nombre des voyageurs, la réalité actuelle dépasse de beaucoup toutes les évaluations du *presupuesto* et du rapport de M. Destrem. Je ne saurais vous exprimer avec quelle satisfaction j'ai reconnu toute l'importance du mouvement des voyageurs entre les deux extrémités de notre ligne. Ce mouvement est tel qu'on n'en trouverait probablement pas de pareil en Europe, eu égard à la longueur de notre chemin et à la population des villes qu'il relie entre elles.

Le chiffre de 500 voyageurs par jour admis par le *presupuesto* comme base probable de la circulation de notre chemin de fer, est tout à fait en dehors des probabilités les plus restreintes ; le nombre des voyageurs qui circulent actuellement entre Reus et Tarragone atteint déjà ce chiffre. Nous n'avons pas besoin de faire ressortir dans quelle proportion la circulation doit augmenter par le seul fait de l'établissement de notre chemin, et dans quelle proportion aussi ce mouvement doit s'accroître encore par la future création des lignes contiguës à la nôtre. Ces prévisions des documents antérieurs qui établissent à 11 et 14 0/0 les produits probables des chemins, sont plus que justifiées.

CHAPITRE III.

*Concessions adjacentes.*

Ainsi que vous le savez, Messieurs, notre chemin de fer a le privilége d'être appelé, par sa position, à devenir la tête de trois lignes importantes, et à remplir, sous ce rapport, un rôle semblable à celui qu'accomplit, aux portes de la grande métropole, le chemin de fer de Paris à Saint-Germain.

Nous surveillons avec sollicitude, pour pouvoir en faire profiter un jour notre Compagnie, tous les projets qui se rattachent à la création des lignes adjacentes à la nôtre, et dont l'exploitation doit accroître à un haut degré, dans l'avenir, les éléments de prospérité que le présent assure déjà à notre Compagnie.

Si vous avez présente à l'esprit la carte de la péninsule espagnole, vous vous rappellerez, Messieurs, que notre chemin de fer est appelé à rayonner, par les lignes dont il sera le centre, dans trois directions différentes.

Au nord, la ligne de Barcelonne à Tarragone doit s'embrancher sur nous et nous mettre en communication, par la ligne projetée de Barcelonne à la frontière de France, avec le chemin qui, de Perpignan, ira rejoindre le réseau de nos chemins du Midi.

Au sud, une ligne partant de Reus et se dirigeant vers la partie inférieure de l'Ebre, nous mettra en communication avec cette grande artère de la navigation intérieure de l'Espagne ; puis, se continuant à travers les riches populations du royaume de Valence, nous fera communiquer avec le chemin de fer que l'on construit en ce moment de Valence à Madrid.

Enfin, à l'est, un prolongement partant de Reus doit aboutir au pied des montagnes du Priora, centre de la production agricole de tout le pays, et se joindre dans la suite, par les villes importantes de Lérida et de Sarragosse, avec le réseau central des chemins de fer espagnols.

De ces trois prolongements, celui du nord (ligne de Barcelonne à Tarragonne) est concédé à des particuliers, et sa mise en construction n'est arrêtée que par des modifications apportées aux dispositions du tracé primitif.

Le prolongement de l'est (Reus au Priorat) est étudié en ce moment pour le compte de divers capitalistes espagnols, qui comptent en obtenir la concession après l'approbation des études.

Quant au prolongement du sud, il ne peut manquer d'appeler l'attention dès que le gouvernement aura terminé les travaux du chemin de fer de Madrid à Valence, qui se poursuivent en ce moment avec une grande activité.

IV.

*Réalisation des ressources financières de la Compagnie.*

Vous savez, Messieurs, que, conformément à l'exemple donné par les plus puissantes et les plus habiles de nos Compagnies de travaux publics, vos statuts ont fait deux parts des ressources financières de votre Société :

D'une part, le capital actionnaire, composé de 7,144 actions actuellement placées ;

D'autre part, la faculté accordée au gérant, par l'article 15 des statuts, d'émettre, en s'éclairant des lumières du conseil de surveillance et aux conditions qui seront jugées les plus avantageuses, la somme d'obligations qu'exigeront les circonstances.

Le moment n'est pas encore venu de procéder à l'émission de cette dernière partie de nos ressources financières. Lorsque les travaux de construction seront terminés, et que les acquisitions de matériel fixe et roulant seront seules nécessaires à l'achèvement de notre œuvre, nous nous trouverons placés dans les circonstances les plus favorables pour opérer la négociation d'un titre fondé dès lors sur un gage d'une absolue solidité.

Quant à la réalisation des versements sur les actions souscrites, elle s'est opérée jusqu'à présent sans embarras, dans la proportion des besoins de l'entreprise, et sans que la Compagnie ait eu à exercer aucune pression sur aucun des souscripteurs.

Nous devons ce résultat, d'une part, au soin attentif avec lequel l'ancienne administration avait composé le personnel des souscripteurs d'actions, et, d'autre part, au zèle qu'ont bien voulu apporter MM. les actionnaires dans l'accomplissement de leurs engagements, et dont la gérance doit leur témoigner ici toute sa reconnaissance personnelle.

V.

Tels sont, Messieurs, les résultats généraux que nous pouvons vous soumettre aujourd'hui. Ils sont de nature à fortifier nos espérances et à soutenir notre foi dans l'accomplissement d'une œuvre qui, comme toutes les œuvres nouvelles, a rencontré à sa naissance de nombreuses difficultés, mais qui, par l'excellent fonds qui la constitue, les bases régulières sur lesquelles elle est assise et les intérêts sérieux qui sont groupés autour d'elle, est irrévocablement fondée aujourd'hui, et récompensera largement dans l'avenir les efforts qui l'auront créée et soutenue dans le passé.

A notre prochaine assemblée générale du 25 janvier 1855, je pourrai vous présenter le compte général et définitif de la construction et de la mise en exploitation du chemin de fer. Aujourd'hui, je dois me borner à déposer sur le bureau tous les comptes de recettes et dépenses arrêtés au 31 décembre 1853 Ces comptes, tant pour les dépenses que pour les recettes, sont réunis dans 26 dossiers différents que j'ai eu l'honneur de soumettre à MM. les membres du Comité de surveillance. Ils présentent un résultat général de :

1,154,025 fr., comme solde général de recettes au 31 décembre ;

387,558 fr. 33 c., comme total général des sommes employées ;

766,466 fr. 67 c., comme soldo de valeurs disponibles entre les mains de la Compagnie.

L'honorable président du Conseil de surveillance va vous donner lecture du rapport par lequel le Conseil a bien voulu donner son approbation aux comptes que je dépose sur le bureau.

RAPPORT DU CONSEIL DE SURVEILLANCE.

Messieurs,

Votre Comité de surveillance a examiné attentivement les comptes qui lui ont été produits par le gérant.

Tous ces comptes ont été reconnus parfaitement exacts, et tenus avec beaucoup d'ordre et de régularité.

Nous avons vérifié une à une toutes les piè-

Digitized by Google

ces produites à l'appui des dépenses; elles sont parfaitement régulières, et justifient complétement l'emploi des fonds.

Nous devons rendre justice à l'esprit de sage économie qui a présidé aux diverses acquisitions et à tous les emplois de fonds effectués jusqu'à ce jour.

Les comptes de recettes présentent le même caractère d'exactitude; nous ne pouvons qu'y donner notre complète approbation.

Le solde des valeurs disponibles dans les mains de la Compagnie, tant à Paris qu'à Barcelonne et à Tarragone, a été vérifié par nous, et reconnu conforme aux comptes du gérant.

Nous vous proposons donc, Messieurs, de donner votre approbation au compte-rendu de la gérance.

Nous nous associons entièrement aux vœux émis par M. Ragel et aux espérances fondées qu'il conçoit pour l'avenir de notre entreprise. Malgré les difficultés que présente toute œuvre naissante, nous avons la conviction que, grâce à votre concours et au dévouement de tous ceux que notre entreprise a groupés autour d'elle, nous atteindrons promptement et sûrement le but que nous nous sommes proposé.

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL

*De l'Assemblée générale des Actionnaire du 25 janvier 1854.*

Le mercredi vingt-cinq janvier mil huit cent cinquante-quatre, à sept heures du soir, l'assemblée générale des actionnaires de la Société G. Ragel et C^e^, a eu lieu conformément aux statuts.

M. le vicomte Alexandre-Emile de l'Espine, président du Comité de surveillance, préside l'assemblée.

La séance est ouverte à huit heures moins dix minutes.

Aux termes des statuts, le président désigne les trois scrutateurs et le secrétaire qui doivent composer le bureau.

Sont nommés scrutateurs et prennent place au bureau en cette qualité : MM. Plicque, Lemesle et Boué, actionnaires, le premier de cent actions, le second de cent actions, le troisième de quarante actions.

M. Hippolyte Destrem est nommé secrétaire, et prend place au bureau.

La parole est à M. Ragel pour présenter le compte-rendu de la gérance.

M. Ragel lit son compte-rendu, qui sera annexé à la suite du présent procès-verbal.

M. de l'Espine donne lecture du rapport du Comité de surveillance, approuvant les comptes présentés par le gérant, et qui restera annexé à la suite du présent procès-verbal.

Le président met aux voix l'adoption du compte-rendu du gérant, et du rapport du Comité de surveillance.

L'épreuve a lieu par les mains levées; la contre-épreuve a lieu également par les mains levées.

Le résultat de l'épreuve et de la contre-épreuve est l'approbation, à l'unanimité, du compte-rendu du gérant et du rapport du Comité de surveillance.

M. de l'Espine annonce que les membres du Comité de surveillance ont renoncé à tout jeton de présence jusqu'à l'époque où le chemin de fer donnera des produits. En conséquence, il n'y a pas lieu à poser à l'assemblée générale de ce jour la question que les statuts lui réservaient à cet égard, et qui sera réservée à la prochaine assemblée.

Rien n'étant plus à l'ordre du jour, la séance est levée à huit heures et demie.

*Signé* : Vicomte Emile de l'Espine, président.
J. Boué, scrutateur.
Lemesle, id.
Plicque, id.
Hippolyte Destrem, secrétaire.

---

## Usines métallurgiques réunies de Septèmes.

Assemblée générale du 11 février 1854.

*Exercice du 1^er^ juin au 15 décembre 1853.*

RAPPORT DES GÉRANTS.

Il résulte de ce rapport que malgré les difficultés inséparables de tout début, encore aggravées cette année par la cherté extraordinaire des transports, par la hausse considérable sur le prix du combustible et de toutes les matières premières en général, les résultats obtenus sont de nature à inspirer une grande confiance dans l'avenir de l'établissement métallurgique.

Un acte notarié entre M. Briqueler et la Société, en date du 4 janvier 1854, a consacré les nouveaux accords relativement à la mine du mont Taya. On prie de ratifier dans toutes ses dispositions et conséquences, cette convention avantageuse, qui a eu pour résultat une diminution importante du chiffre d'apport, tout en conférant à la Compagnie les droits précédemment possédés par M. Briqueler à la dite mine.

Les divers travaux d'agrandissement (dont les devis sont déposés sur le bureau), pour lesquels il a été dépensé jusqu'au 15 décembre 196,998 fr. 01 c., touchent aujourd'hui à leur fin. Ils consistent principalement en la construction de cinq nouveaux fours à manche, avec leur condensateur de 285 mètres de longueur, rampant le long d'une colline et terminée par une cheminée de 35 mètres de hauteur, posée sur le sommet de la colline; en la construction d'un second four à réverbère à deux soles, de deux nouveaux fours de calcination, d'un second rang de chaudières à putinson, d'une machine à vapeur de la force de quinze chevaux, avec deux cylindres soufflants, une paire de cylindres broyeurs et un moulin; en la mise à neuf d'un quatrième atelier pour recevoir les deux nouveaux fours de calcination et la machine de quinze chevaux; en la construction d'un cinquième atelier pour abriter les cinq nouveaux fours à manche, et de huit logements pour contre-maîtres et chefs d'ateliers. Tous ces travaux ont été exécutés sans que la fabrication du plomb ait cessé un seul jour de marcher avec la régularité la plus parfaite.

Au nombre des travaux importants exécutés pendant ces six mois, il faut ranger la construction, aujourd'hui terminée, de l'atelier d'affinage.

L'intention des gérants est de reprendre les démarches déjà inutilement tentées par M. Briqueler, à l'effet d'obtenir la franchise du droit sur le sel servant à la fabrication, ou tout au moins une prime de sortie équivalant au droit, qui permettrait de continuer les envois commencés par M. Briqueler aux marchés des Etats-Unis, où le régule de Septèmes a été accueilli avec grande faveur et a obtenu une préférence marquée sur les produits similaires anglais, qui sont inférieurs aux nôtres, mais contre lesquels nous ne pouvons pas lutter tant que l'état actuel des choses durera.

Les gérants ont trouvé la savonnerie et les ateliers d'acide chlorhydrique loués pour plusieurs années. La première à 7,000 fr. l'an, et la seconde à 2,000 fr. La fabrique d'acide sulfurique a été donnée en location par eux à 4,000 fr. Le revenu annuel de ces trois fabriques s'élève, par conséquent, à 13 000 fr.

On s'occupe en ce moment activement d'un projet qui a pour but la constitution d'une puissante Compagnie, pour le rachat de toutes les fabriques de soude existantes à Marseille, et pour la concentration entre ses mains de cette importante fabrication. Des propositions nous ont été faites pour entrer dans cette combinaison, qui a déjà obtenu l'adhésion du plus grand nombre des fabricants marseillais, et nous paraît renfermer des chances sérieuses de réussite.

Profiter de la position admirable du port de Marseille, pour créer dans ses environs un vaste établissement pour traiter des minerais de cuivre, et affranchir ainsi la France de l'obligation d'avoir recours aux fondeurs anglais pour la majeure partie de sa consommation annuelle en cuivre, tel a été le principal but que se proposaient les fondateurs de la Société en la constituant.

Pour commencer, on construit cinq fours gallais et deux fours à manche avec leur soufflerie, qui permettront de produire jusqu'à 1,500 kilogr. de cuivre par jour.

On a tout lieu d'espérer que la construction de l'usine à laquelle on travaille activement sera entièrement terminée en mai. La dépense ne dépassera 130,000 fr. Mais on comprend que, d'après le système adopté, les constructions ne s'arrêteront pas de longtemps, et la dépense totale pour l'usine complète, avec ses laminoirs et marteaux, pouvant produire 3,000 tonnes de de cuivre par an, devra atteindre 600,000 fr.

Pour terminer, les gérants font connaître le résultat des opérations pendant la première campagne, dont detail suit :

L'apport de M. Briqueler, étant de six mille actions, représente, à 250 fr., 1,500,000 fr., dans lesquels les valeurs mobilières figurent pour 197,797 fr. 55 c.; suivant l'inventaire dressé le 22 juin, deux mille actions lui étant délivrées, dépouillées de leur premier coupon d'intérêt et de dividende, on n'a aujourd'hui à compter qu'avec quatre mille actions, soit, 1,000,000 »

Le fonds de roulement réalisé s'élève à fr. 1,500,000
dont il faut retrancher 250,000 fr., laissés d'un commun accord chez les banquiers de la Société et ne prenant pas part à l'intérêt et aux bénéfices du premier exercice, ci 250,000 1,250,000 »

Total, 2,250,000 »

Il a été dépensé en tout, jusqu'au 15 décembre, en outillage, constructions et travaux d'agrandissement, 196,998 fr. 01 c.

*Dépenses de l'exploitation.*

Les achats en matières premières s'élèvent en totalité à 3,350,770 kil. 3, qui ont coûté fr. 1,982,802 36

On a dépensé pour le traitement 2,407,629 kil. 7, y compris les frais généraux, 148,016 87

Total de la dépense, 2,130,819 23

Digitized by Google

*Recettes de l'exploitation.*

| | | |
|---|---|---|
| On avait, au 15 décembre, produit ou vendu 977,263 kil. 5 de plomb doux, représentant une valeur de | | 482,726 06 |
| kilog., | 27,387 5 de litharge, | 40,757 90 |
| — | 2,730 628 d'argent, | 602,364 33 |
| — | 8,197 941 d'or, | 26,680 15 |
| — | 51,819 de régule d'antimoine, | 58,249 06 |
| — | 127,408 4 de minerai de cuivre, | 119,477 55 |
| Il existait, au 15 décembre, en magasin 1,343,446 kil. 6 de matières premières, d'une valeur totale de | | 951,014 80 |
| Total des recettes, | | 2,751,260 85 |
| Total ci-dessus des dépenses, | | 2,130,819 23 |
| Excédant des recettes, | | 120,441 62 |

Après la lecture du rapport des gérants, l'on entend le rapport du conseil de surveillance, qui reconnaît la loyauté et la régularité des opérations faites par les gérants pour le compte de la Société ; on espère que, dans un délai rapproché, aura lieu la conversion de la Compagnie en Société anonyme.

D'après les chiffres indiqués plus haut, la balance de l'exercice s'arrêtait au 15 décembre 1853, et se soldait par 120,441 fr. 62 c., qui représentent l'excédant des recettes sur les dépenses.

Sur cette somme, il faut prélever :

1° Pour le paiement des intérêts échus au 1er octobre, pour l'exercice qui a commencé à courir à partir du 1er juin 1853, époque de la constitution de la Société, 38,125 fr., représentant 4 fr. 21 c. par action ;

2° Une somme mise en réserve, représentant les intérêts du 1er octobre au 15 décembre 1853, s'élevant à 23,750 fr.

Ces deux sommes distraites de la balance ci-dessus, il reste pour bénéfices nets 58,766 fr. 62 c., qui doivent être répartis ainsi qu'il suit, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| 2,928 fr. 33 c. | pour les 5 0/0 à la réserve, art. 39 des statuts. | |
| 5,856 66 | 10 0/0 à la gérance. | |
| 1,171 33 | 2 0/0 à la caisse de secours des ouvriers, art. 39 des statuts. | |

Il reste 48 610 fr. 30 c., qui représentent le dividende et que l'on propose de répartir comme suit :

| | |
|---|---|
| 1° 4 fr. 77 c. par action, donnant un total de | 42,930 » |
| 2° Indemnité proportionnelle à la gérance pour les six mois et demi d'exercice, dont un mois a été employé à l'organisation, | 4,843 98 |
| 3° Solde à-compte à nouveau, | 836 32 |
| Total égal, | 48,610 30 |

D'après les propositions du Conseil de surveillance, chaque action recevrait ainsi, pour intérêts jusqu'au 1er octobre 1853, 4 fr. 23, plus 4 fr. 77 c. pour dividende, soit ensemble 9 fr. par action, ce qui, avec les 2 fr. 65 c. pour les intérêts réservés jusqu'au 15 décembre 1853, et payables le 1er octobre 1854, représente, pour un exercice de cinq mois et demi, 11 fr. 65 c. par action, soit environ un intérêt de 9 1/4 0/0 par an.

Ce début d'une affaire aussi compliquée, et au milieu d'agrandissements et de créations nouvelles, a paru des plus satisfaisants et devoir répondre à la confiance que les actionnaires ont mise dans l'affaire des usines réunies de Septèmes.

Il reste à soumettre à l'approbation des actionnaires les propositions suivantes :

1° Approbation de la clôture des écritures au 15 décembre au lieu du 31 décembre ;

2° Approbation des comptes présentés par la gérance pour l'exercice de 1853 ;

3° Approbation de la répartition des bénéfices présentée par le Conseil de surveillance ;

4° Ratification de l'acte notarié, du 4 janvier 1853, passé entre M. Briqueler et les gérants, stipulant diverses modifications de l'apport de M. Briqueler, relativement à des terrains situés à Septème, à la mine du mont Taya, et réduisant le chiffre de l'apport de M. Briqueler à six mille actions, dont deux mille livrables après détachement, au profit de la Société, du premier coupon d'intérêts et de dividende, lequel acte forme quittance de M. Briqueler envers la Société ;

5° Annulation, par l'assemblée générale, de toutes les dispositions des statuts contraires à l'acte, ci-dessus mentionné, du 4 janvier 1854 ;

6° Approbation du passage en société anonyme ;

7° Approbation d'un minimum d'appointement à la gérance jusqu'au passage en société anonyme ;

8° Modification de l'art. 3 de la manière suivante : Le siége de la Société sera à Paris.

L'assemblée a approuvé à l'unanimité toutes ces résolutions, et après des résultats aussi avantageux, elle s'est retirée satisfaite.

## Société des Ingénieurs civils.

*Séance du 3 février 1854.*

Présidence de M. Vuignea, Président.

L'ordre du jour appelle la discussion sur les progrès réalisés dans l'exploitation des chemins de fer par l'emploi de la télégraphie électrique.

UN MEMBRE dit que tout l'intérêt de la discussion, au point de vue de la question, doit porter sur l'exploitation des chemins de fer à une seule voie. Il regrette de ne point voir assister à la séance M. Deniel, ingénieur de l'exploitation du chemin de fer de Montereau à Troyes, en position, plus que tout autre, de donner des renseignements intéressants sur la question ; mais il va essayer de rapporter ce qu'il lui a entendu dire devant une commission des accidents, instituée par le gouvernement.

Dans l'exploitation du chemin de Montereau, le télégraphe électrique, avec ses imperfections actuelles, aurait fait défaut plus de vingt fois dans l'année ; M. Deniel donne pour cause de ces arrêts les influences atmosphériques, les orages, le défaut de soin des agents ; d'ailleurs, tout ce qui concernait cette partie du service était concentré entre les mains de l'Etat. Il était, dès lors, nécessaire de compter sur la régularité absolue des trains ; pour l'obtenir, on fait usage de machines relativement très-puissantes pour remorquer des trains très-légers et, de plus, on donne à ces trains peu de rapidité. Dans ces conditions, on parvient à éviter toute espèce d'accidents ; sous ce rapport on ne saurait rien trouver de pareil sur un autre chemin. Mais les circonstances sont tout à fait exceptionnelles ; il est impossible de les réaliser sur les autres lignes.

Ainsi, le seul chemin à une voie que nous ayons en France ne peut nous donner aucun enseignement sur les perfectionnements de la télégraphie électrique au point de vue de l'exploitation des chemins de fer. Ici, encore, nous ne pouvons faire mieux que d'en revenir à la note de M. Mathias, où se trouvent consignés tous les progrès réalisés en Allemagne.

Il exprime également le regret que quelques membres de la Société ne se soient pas rendus à l'invitation de M. Regnault pour prendre connaissance des appareils de télégraphie électrique employés au chemin de fer de Saint-Germain.

Il dit avoir vu, dans la note de M. Mathias, que la correspondance par sonnerie électrique a rendu des services précieux. Mais un progrès essentiel à réaliser actuellement consiste à appliquer les courants à faire tourner des disques au passage des trains. Le principal obstacle réside dans la dépense causée par la nécessité d'une très-grande puissance dans le courant électrique. Il ne doute pas que l'on n'arrive à surmonter la difficulté. D'abord on perfectionnera les disques ; on arrivera à les construire de manière à exiger le moins de force possible ; à ne demander, pour leur mise en marche, que des échappements dont la force variera de 150 à 200 grammes. Ces échappements eux-mêmes on les obtiendra certainement un jour ; on doit les attendre du progrès que fera l'industrie de la télégraphie, qui n'en est encore qu'à ses premiers pas. Déjà en Allemagne, ainsi que le dit la note de M. Mathias, on a obtenu des échappements de la force de 80 grammes. Mais il faut, pour que ces progrès se réalisent, que les appareils soient abandonnés en toute liberté entre les mains des intérêts privés ; en un mot, que la télégraphie soit émancipée comme industrie ; que l'Etat ne se réserve que le contrôle nécessaire. Il pense que dans la Société des Ingénieurs civils on peut exprimer très-librement ses sympathies en ce sens.

On fait observer que les disques ouverts au passage d'un train doivent être refermés un certain temps après, ce que ne peut faire le courant électrique.

On répond que l'objection a été prévue et résolue de cette manière. L'échappement qui le fait ouvrir agit sur un mouvement d'horlogerie qui ramène le disque à sa place après le laps de temps nécessaire après le passage du train, de la même façon qu'ont fonctionné les appareils à aiguilles que les trains mettaient en marche à leur passage, et qui indiquaient au train suivant le temps écoulé depuis le passage d'un train précédent.

UN AUTRE MEMBRE ne croit pas que le contrôle de l'administration supérieure soit un obstacle aux progrès de l'industrie télégraphique. Il voit le gouvernement tout disposé à accorder ce qu'on lui demande. Il croit que si la télégraphie électrique n'a pas fait plus de progrès, c'est que le débouché offert à cette industrie est très-limité, parce que les grandes Compagnies de chemins de fer en France ayant organisé leur service, les inventeurs ne sont pas stimulés à faire des dépenses de temps et d'argent nécessaires. Il ajoute toutefois que le chemin de fer de Ceinture, où tout est encore à faire en fait d'appareils télégraphiques, pour-

Digitized by Google

rait très-bien, si l'on voulait s'y prêter, servir à expérimenter divers systèmes de disques à courants électriques.

On exprime le désir de voir M. Regnault donner les explications sur le maniement des appareils télégraphiques au siége même de la Société, ainsi qu'il en avait été question d'abord, et subsidiairement on demande quels sont les avantages propres des deux sortes de courants électriques, continus ou interrompus.

UN AUTRE MEMBRE répond que les courants continus sont plus faciles à obtenir et à entretenir. Un orage empêche souvent les appareils à courant intermittent de fonctionner; il ne fait rien sur les appareils à courant continu, dont la sensibilité est bien moindre. M. Regnault a eu l'idée de protéger contre les orages les appareils à courants interrompus, au moyen de l'interposition de fils tellement fins qu'ils fondent et, par suite, isolent les appareils, quand la quantité d'électricité qui les traverse devient trop considérable.

Il croit que le monopole du gouvernement apporte des entraves réelles aux progrès de la télégraphie électrique, ou plutôt aux progrès que l'industrie libre pourrait réaliser dans l'emploi de l'électricité pour l'exploitation des chemins de fer. Il ajoute que la Compagnie de Saint-Germain est la seule qui ait eu toute liberté de faire ce qu'elle voulait, et qu'il en est résulté que, sur le chemin de Saint-Germain, la question a été étudiée plus que sur toute autre ligne. On ne connaît en France que les appareils à échappements, c'est-à-dire où la puissance est due à un ressort tendu à l'avance; en Angleterre on trouve les appareils à aiguilles, où l'électricité est elle-même sa puissance motrice. Dans ces appareils le mécanisme est élémentaire, tandis que dans ceux à échappement c'est un véritable mouvement d'horlogerie. Les premiers exigent, par conséquent, infiniment moins de soins que les autres.

Il doute que l'on obtienne aujourd'hui du gouvernement la permission d'appliquer ces appareils en France.

On ajoute que l'État a établi ses lignes télégraphiques d'après un certain système qui lui a paru le meilleur à son point de vue, et qu'il a dit ensuite aux Compagnies de l'imiter.

UN AUTRE MEMBRE demande à rectifier cette assertion. L'administration, dans tous les traités passés avec les Compagnies, a demandé seulement quels appareils on voudrait établir, et les Compagnies ont pris ceux de M. Bréguet, parce que leur usage facile avait déjà eu la sanction de l'expérience. Pour son propre usage, l'État a des appareils spéciaux qui reproduisent exactement les signaux des télégraphes aériens, et qui ont pour lui l'immense avantage de n'avoir pour toute la France qu'un seul et même système de signaux pour la transmission des dépêches, soit par les télégraphes électriques, soit par les télégraphes aériens qui fonctionnent encore sur certaines lignes. Les appareils adoptés par l'État atteignant complétement le but qu'on s'est proposé, il n'a pas de motifs pour faire des essais avec d'autres mécanismes, et les Compagnies de chemins de fer elles-mêmes, dont le service des dépêches est organisé, ne sont pas non plus très-portées à faire des expériences. Il revient donc sur sa proposition relative au chemin de fer de Ceinture, dont on pourrait faire un chemin expérimental pour l'application de l'électricité aux signaux nécessaires à l'exploitation d'un chemin à simple voie.

UN AUTRE MEMBRE n'admet pas sans réserves les bonnes dispositions de l'administration au sujet de la télégraphie électrique. Il comprend très-bien, pour sa part, les résistances de l'administration à innover, en raison de l'immense échelle sur laquelle elle opère. Il veut dire seulement que ce n'est pas d'elle qu'il faut attendre le progrès, mais bien de l'industrie privée, qui, pour cela, a besoin d'une liberté absolue, de n'avoir aucun compte à rendre, de ne rencontrer aucune entrave, aucune prohibition. On stimulera de la sorte une grande masse d'idées, on fera du progrès, et cela surtout au point de vue du service spécial de l'exploitation des chemins de fer, qui est en ce moment l'objet de la discussion. Selon lui, la proposition faite relativement au chemin de fer de Ceinture, n'atteindrait nullement le but.

On fait observer que chaque Compagnie de chemin de fer a tout au moins un ou deux fils à sa disposition, et qu'elle peut se livrer à tous les essais qu'elle jugera convenables. La plus grande liberté est, dit-on, nécessaire pour le progrès; cette liberté existe en Allemagne et en Angleterre. Que l'on voie dans ces pays ce qui a été fait! A-t-on fait mieux qu'en France? Que l'on cite, que l'on compare. Ce qui justifie le choix que l'administration a fait, c'est qu'avec ses appareils on va beaucoup plus vite qu'avec les appareils alphabétiques, plus vite qu'avec les aiguilles : c'est bien là une précieuse qualité.

M. THOYOT, ingénieur en chef des ponts et chaussées, objecte que les disques pourraient tromper dans le cas de deux trains marchant en sens contraire. On répond qu'il y a naturellement des disques pour chaque sens de la marche des convois.

UN MEMBRE donne quelques explications sur les avantages et les inconvénients des divers appareils et des deux sortes de courants électriques. Il ajoute que les chemins nouveaux seuls, où tout est à faire à neuf, peuvent essayer des systèmes nouveaux.

UN AUTRE MEMBRE est d'opinion entièrement opposée; il n'admettra sur une ligne nouvelle que ce qui est bien connu; il se gardera bien de faire des essais. Il croit, au contraire, que l'on doit se livrer aux essais alors seulement que l'on est bien installé, alors que l'insuccès ne peut rien compromettre. Il ajoute que les courants interrompus sont supérieurs par la rapidité, mais qu'ils sont difficiles à régler, à cause des influences atmosphériques; les courants continus offrent, au contraire, l'avantage qu'on peut en mesurer l'intensité au moyen de l'aiguille aimantée.

On demande quel inconvénient l'administration trouve à donner toute liberté à la télégraphie électrique. On répond que tout se réduit à une question fiscale.

M. LE PRÉSIDENT, résumant la discussion, conclut que la seule réponse aux articles du programme de la commission d'enquête, relatifs aux moyens à employer pour assurer la circulation sur les chemins à une seule voie, serait qu'il faut pouvoir disposer de deux systèmes de courants : des courants continus, et des courants interrompus.

La Société a reçu de M. Debonnefoy une note sur les rondelles en caoutchouc vulcanisé.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

## Forges.

SAINT-DIZIER, 9 FÉVRIER.

Contrairement à ce qui se passe dans presque tous les groupes, on traite chaque jour de nouvelles affaires, et des demandes de petits lots, mais réitérées, viennent alimenter beaucoup de nos usines. Ici on a secoué, pour le moment, cette vive impression qui pesait tant sur les affaires.

On a fait de nouveau des fontes à 155 fr., rendues à Saint-Dizier. Un marché considérable à livrer en dix ou douze mois a été, nous dit-on, ou est sur le point d'être conclu; en raison de son importance, les conditions seraient moins rigoureuses et on aurait traité à 150 fr. Nous citons ce marché, qu'on nous donne comme certain, sans toutefois le garantir.

L'emploi du coke pour la production de la fonte d'affinage a été, de la part de certains consommateurs, l'objet de réclamations, nous pourrions dire de contestations que notre impartialité nous fait un devoir de signaler. Par suite de l'augmentation du prix du charbon végétal, la plupart des hauts-fourneaux ont pris le parti d'ajouter, pour la combustion du minerai, une partie de coke qui varie, selon la force du soufflage, de 10 à 25 0/0. Il en est résulté une détérioration sensible dans la qualité des produits, à ce point que des acquéreurs, qui avaient demandé des fontes qu'ils destinaient à la fabrication de fers fins, tels que petits ronds, feuillards, etc., ayant éprouvé d'assez forts déchets, ont demandé aux vendeurs une diminution sur le prix de la vente qui a été consentie par eux : elle a été de 5 à 10 francs.

Depuis, dans plusieurs marchés, il a été stipulé que la fonte serait obtenue sans mélange de combustible. Dans celui dont nous parlons plus haut, à 155 fr., il est fait cette condition expresse que la fonte sera *sans coke*.

Les plaintes ont peut-être été exagérées, car, depuis longtemps déjà, nos usiniers emploient le coke dans de faibles proportions sans qu'on ait eu aucun reproche à faire.

PARIS.

Aucun fait saillant n'a caractérisé les huit jours écoulés depuis la publication de notre dernier numéro. La métallurgie, comme toutes les branches de commerce et de l'industrie, a sujet de se plaindre du malaise général qui pèse sur les affaires. Le conflit turco-russe, qui semble décidément avoir entraîné dans la lutte les puissances occidentales, explique suffisamment le pas difficile qu'a à traverser le commerce, si on ajoute encore à cela la mesure récente de la Banque, l'élévation du taux d'intérêt de bons du Trésor et toute la peine que le commerçant éprouve à négocier son papier près des maisons de banque.

Les prix sont généralement sans changement, mais ils se soutiennent à peine, et ne méritent pas d'être pris en considération, car les marchés n'ont pas d'importance. — Les fers laminés au bois sur commande se traitent à 340 fr.; ceux de fonte au coke, 330 fr.; les ronds y sont à 350-355 fr. — La ferraille est ferme, par suite de la faiblesse du stock; gros bouts, 180 et 190 fr.; petits bouts, 20 fr. de moins; longues barres, 240 fr.; fonte blanche, 145-150 fr.; fonte grise, 195-200 fr. — La fonte

Digitized by Google

pour 2e fusion se cote ainsi sans affaires : Française, 210-215 fr.; Anglaise, 265-270 fr. — Écossaise, 230-235 fr. — Les cours des tôles restent sans variations : tôle des Ardennes, 580-600 fr.; tôle douce de Comté, 720 fr.; d° du Berry, 750 fr.; tôle anglaise, 480 fr.; d° fine à tuyaux, 520 fr.

La cote des métaux a été maintenue par les courtiers de commerce. Nous signalerons cependant plus de faiblesse dans les prix du cuivre, et peu d'affaires pour tous les métaux proprement dits.

O. Saupique.

## MARCHÉS ÉTRANGERS.

### Prix des fers en Angleterre.

Londres, 3 février :

Les rails sont plus fermes avec plus de dispositions de la part des acheteurs à faire des opérations. Ils sont cotés, savoir : du pays de Galles, 200 fr.; du Staffordshire, 212 fr. 50 c. Les fontes en gueuses d'Écosse ont éprouvé des fluctuations de 91 fr. 25 c. à 96 22 c. pour numéros mélangés. Le marché a clos à 95 fr.

Glasgow, 4 février :

La fonte a obtenu quelque demande aux prix connus 98 fr. 75 c. et 100 fr. les marques recherchées; numéros mélangés, on les tient à 96 fr.

—

### Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 4 février :

Les prix des fontes et des fers se maintiennent au taux que nous avons indiqué dans nos dernières chroniques, et malgré les incertitudes de la politique, la physionomie du marché reste bonne. Des marchés de fonte affinage ont été traités sur le pied de 42 fr. pris à l'usine. On cite une légère concession portant sur la fonte de moulage, mais elle est isolée et tient à des considérations particulières ne pouvant avoir aucune influence sur la tenue générale de cet article.

La fonte d'affinage est généralement rare, aussi bien à Liége qu'à Charleroi.

Nos usines sont toujours encombrées de travaux, et principalement les ateliers de constructions, alimentés la plupart par les chemins de fer qui s'établissent sur divers points du pays.

La situation de notre industrie charbonnière continue d'être excellente, et les prix se maintiennent avec beaucoup de fermeté. La demande de France est toujours très-active, incomparablement plus même que celles de l'intérieur. Il nous est revenu jusqu'ici peu de bateaux de France, pour la même raison qui a retardé aussi le retour des bateaux de Bruxelles. Sans cette circonstance, nos chargements seraient considérables. Nous citerons comme une chose déplorable pour l'industrie gantoise, qu'on a payé jusqu'à 9 fr. 50 c., cette semaine, le fret pour Gand.

— Mercredi dernier, a eu lieu, à Bruxelles, une adjudication importante de rails, coussinets, etc., nécessaires au service du chemin de fer de l'Etat pendant l'exercice de l'année courante.

La fourniture des rails est de 14,000 tonnes, divisées en deux lots de 7,000 tonnes chacun; la soumission la plus basse pour le premier lot est celle de la Société Monceau-sur-Sambre, aux prix de 239 fr. 50 c. par tonne; et, pour le second lot, celle de la Société de la Providence, à 229 fr. — La fourniture des coussinets consiste en 400 tonnes, divisées en deux lots de 200 tonnes chacun; la soumission la moins élevée a été remise par la Société de Sclessin, au prix de 174 fr. 80 c. la tonne pour les deux lots réunis.

Les adjudicataires devront effectuer leurs fournitures en mai et en juin.

## BOIS.

Les affaires sont toujours calmes sur nos ports; nous en avons dit le motif : tant que sur le canal les prix ne se relèveront pas, notre vente devra s'en ressentir. Les détenteurs ont voulu forcer la vente et pour cela ils ont fait des concessions énormes : on a obtenu, sur le canal, de l'entrevous à 100 et 105 fr.; ces affaires sont isolées, mais ne doivent pas faire cours.

A Saint-Dizier, nous recevons maintenant des sciages nouveaux; avant peu quelques lots seront complets.

— On commence aujourd'hui à flotter des charpentes sur le port de Valcourt; ces bois appartiennent à M. Moroz, de Paris, et à MM. Rozet et de Ménisson.

O. Saupique.

*(L'Ancre, de Saint-Dizier.)*

## Correspondance.

M. H., à Coutras. — L'exécution de votre ordre vous constituerait en perte.

M. Ch. M., à Nantes. — N° 1, cet arbitrage serait excellent comme placement, mais, servant de base à une opération aléatoire, nous ne saurions le conseiller et encore moins l'exécuter. — N° 2, oui; mais votre but unique étant de jouer, nous ne pouvons y adhérer. — N° 3, non.

M. G., rue Notre-Dame de Lorette — N° 1, ordinaire. — N° 2, environ 30 fr. — N° 3, environ 27 fr. — N° 4, toutes les deux. — N° 5, il est bon marché. — N° 6, Orléans.

M. C. F. — N° 1, il ne sera payé que l'intérêt à 4 0/0. — N° 2, elles le seront dans quelques jours, environ 200 fr. — N° 3, s'abstenir. — N° 4, oui. — N° 5, 1,100 fr. — N° 6, nous préférerions une autre valeur. — N° 7, oui.

M. D. A., à L. — N° 1, sans aucun doute. — N° 2, certainement. — N° 3, toujours et dans tous les cas, le capital représenté par les actions forme la garantie des emprunts.

M. J. B. J., à Marseille. — La lettre du 6 contenait un accusé de réception de vos coupons.

M. A. M. à Paris. — N° 1 et 2, ces valeurs baisseront quand les versements auront atteint 3 à 400 fr. — N° 3, attendre. — N° 4, excellente valeur à conserver. — Nous donnons la préférence au N° 7.

N au Q. — N° 1, valeur médiocre. — N° 2, Orléans, Lyon, Strasbourg, Nord.

M. C., à Bas. — N° 1, environ 40 fr. — N° 2, non. — N° 3, oui.

M. F., à Saint-Galmier (Loire). — N°s 1 et 2, Strasbourg.

M. D. F., à Lorient. — Reçu.

M. Ch. F. H., à Francfort. — Le revenu s'élèvera de 5 à 6 0/0.

M. N. J., à Tournay. — N° 1, c'est très-judicieux. — N° 2, l'opération vous laisserait de la perte par suite du déport. — N° 3, l'arbitrage serait très-avantageux, mais en livrant.

M. D., à Milly. — Au mois d'avril. — Le tirage des séries est fixé au 21 février, mais nous ne pensons pas qu'il s'effectue à cette époque.

M. V. H., à Langon. — N° 1, cette opération ne peut nous convenir; elle constitue une opération purement aléatoire. — N° 2, éloigné de Paris, ce que vous présentez n'est pas réalisable. — N° 3, ce serait juste si vos bases étaient admises, et elles sont erronées.

M. C. B., à Ligny. — N° 1, conservez. — N° 2, non. — N° 3, vendez. — N° 4, mauvais. — N° 5, excellent. — N°s 6 et 8, valeur de spéculation. — N° 7, valeur de placement.

M. A. C., à Saint-Mandé. — N° 1, 40 fr. environ. — N° 2, 25 fr. environ.

M. S. T***. — N° 1, l'opération a été mal faite. — N° 2, oui, mais différemment. — N° 3, les agents de change ne peuvent recevoir que des ordres déterminés.

M. X., à Valenciennes. — N° 1, non; c'est pour émettre des actions au porteur. — N° 2, oui. — N° 3, non.

M. A. R. C., à Bayonne. — L'affaire que vous désignez est très-médiocre.

M. V. F., à Amiens. — Comme placement, ces valeurs sont à bas prix.

M. V. H., à Saint-Quentin. — N° 1, 40 fr. environ. — N° 2, 25 fr. environ. — N° 3, 57 fr. environ. — N° 4, oui. — N° 5, oui.

M. N. R., à Bazas. — N° 1, 300 fr. par action. — N° 2, 200 fr. — N° 3, 150 fr. — N° 4, avenir douteux. — N° 5, médiocre. — N° 6, rien.

M. L. L., à Troyes. — Cet arbitrage est excellent; le bénéfice pourra être considérable, mais il dépend aussi de votre situation toute exceptionnelle.

M. V., à Caux. — N° 1, vendez. — N° 2, achetez. — N° 3, médiocre. — N° 4, abstenez-vous.

M. R. H., à Lyon. — N° 1, l'agent de change est fondé. — N° 2, ordre formel. — N° 3, il est sincère. — N° 4, conforme à vos désirs.

M. D., à Stainville. — N° 1, non. — N° 2, attendre. — N° 3, Strasbourg.

M. M. W. X. X. — N° 1, accepté. — N° 2, 16 à 20 0/0. — N° 3, avenir et sécurité. — N° 4, oui.

## Chemin de fer d'Orsay.

Mois de janvier 1854.

| | Voyag. | Recettes. | Bag. Messag. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| 1854.. | 33,888 | 15,454 65 | 435 65 | 15,890 30 |
| 1853.. | 33,159 | 15,058 50 | 281 10 | 15,339 60 |
| En faveur de 1854 | 725 | 396 15 | 154 55 | 550 70 |

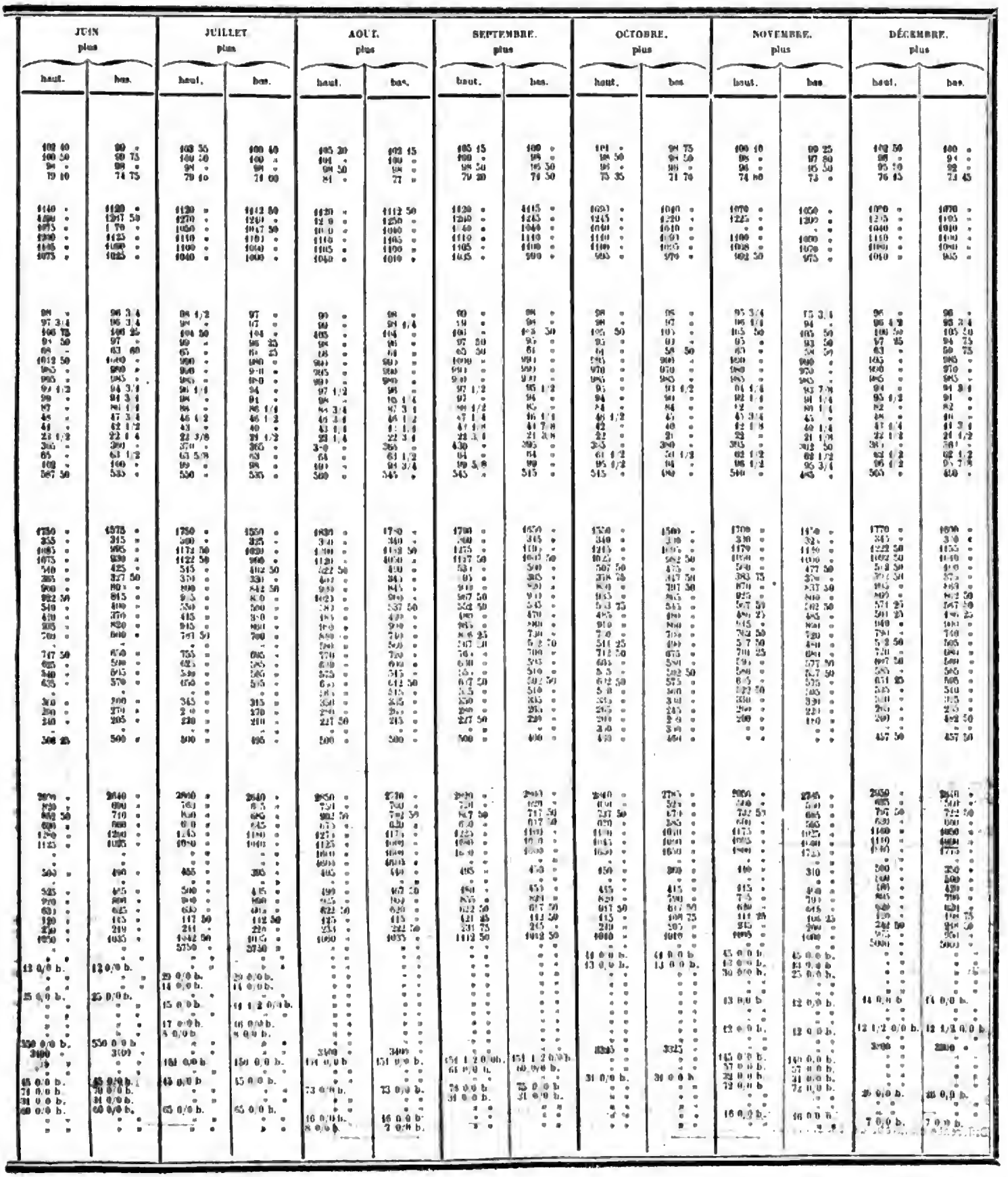
Digitized by Google

# TABLEAU DES PLUS HAUTS ET PLUS BAS COURS MENSUELS DES PRINCIPALES

| PAIR. | DÉNOMINATION DES VALEURS | JANVIER plus haut | JANVIER plus bas | FÉVRIER plus haut | FÉVRIER plus bas | MARS plus haut | MARS plus bas | AVRIL plus haut | AVRIL plus bas | MAI plus haut | MAI plus bas |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **Fonds Français.** | | | | | | | | | | |
| 100 | 4 1/2 — 1852 | 105 50 | 103 25 | 106 30 | 104 50 | 106 70 | 101 75 | 103 80 | 102 80 | 104 25 | 101 50 |
| 100 | 4 1/2 — 1825 | 101 50 | 101 » | 101 50 | 101 50 | 102 » | 99 75 | 100 » | 99 75 | 100 » | 100 » |
| 100 | 4 0/0 | 99 75 | 99 25 | 99 75 | 99 75 | 100 » | 97 75 | 98 » | 97 75 | 99 » | 98 » |
| 100 | 3 0/0 | 81 15 | 77 10 | 80 00 | 78 10 | 84 20 | 77 90 | 80 10 | 79 20 | 82 15 | 78 30 |
| 1000 | Obligations — Ville de Paris 1849 | 1190 » | 1152 50 | 1209 » | 1165 » | 1195 » | 1170 » | 1160 » | 1130 » | 1140 » | 1150 » |
| 1000 | Id. Id. 1852 | 1300 » | 1250 » | 1300 » | 1257 50 | 1250 » | 1265 » | 1310 » | 1265 » | 1300 » | 1252 50 |
| 1000 | Id. — Département de la Seine | 1050 » | 1010 » | 1075 » | 1010 » | 1075 » | 1075 » | 1075 » | 1025 » | 1075 » | 1075 » |
| 1000 | Id. — Ville de Marseille | 1125 » | 1105 » | 1112 50 | 1105 » | 1115 » | 1112 50 | 1125 » | 1115 » | 1115 » | 1115 » |
| 1000 | Id. — Liste civile | 1101 » | 1095 » | 1120 » | 1095 » | 1100 » | 1100 » | 1115 » | 1100 » | 1105 » | 1085 » |
| 1000 | Id. — Crédit foncier | 1115 » | 1045 » | 1125 » | 1075 » | 1125 » | 1050 » | 1110 » | 1025 » | 1102 50 | 1050 » |
| | **Fonds Étrangers.** | | | | | | | | | | |
| 100 | Belgique. — 5 0/0 1840 | 100 7/8 | 99 » | 99 » | 98 5/8 | 100 1/2 | 99 » | 101 » | 100 1/2 | 101 » | 98 » |
| 100 | Id. — 4 1/2 0/0 | 99 1/2 | 98 » | 99 3/4 | 97 1/2 | 100 » | 99 3/4 | 100 » | 100 » | 97 3/4 | 97 3/4 |
| 100 | Naples. — 5 0/0 | 107 50 | 104 50 | 105 » | 105 » | 105 » | 105 » | 106 » | 105 » | 106 25 | 106 » |
| 100 | Piémont. — 5 0/0 | 100 60 | 98 » | 97 20 | 96 » | 99 80 | 96 75 | 99 25 | 97 50 | 99 60 | 98 » |
| 100 | Id. — 3 0/0 | » | » | » | » | 71 » | 68 50 | 69 30 | 68 00 | 67 » | 64 » |
| 1100 | Id. — Obligations 1834 | 1000 » | 965 » | 1000 » | 990 » | 1000 » | 985 » | 1015 » | 1000 » | 1015 » | 1015 » |
| 1000 | Id. Id. 1849 | 965 » | 975 » | 985 » | 970 » | 990 » | 990 » | 990 » | 960 » | 985 » | 970 » |
| 1000 | Id. Id. 1851 | 975 » | 975 » | 975 » | 965 » | 980 » | 965 » | 980 » | 960 » | 965 » | 960 » |
| 100 | Rome — 5 0/0 ancien | 98 1/2 | 97 » | 98 » | 98 » | 99 1/2 | 97 1/4 | 100 » | 99 1/2 | 100 » | 98 1/2 |
| 100 | Autriche. — 5 0/0 1852 | 97 » | 96 1/2 | 96 1/2 | 96 » | 98 1/2 | 96 5/8 | 99 » | 97 1/2 | 100 » | 99 » |
| 100 | Id. — 5 0/0 libéré | 101 7/8 | 87 » | 98 1/4 | 87 » | 88 1/2 | 87 1/4 | 88 1/4 | 87 3/4 | 90 1/2 | 87 1/2 |
| 100 | Espagne. — 3 0/0 extérieur | 45 3/4 | 41 » | 47 » | 45 » | 49 » | 48 1/2 | 48 1/2 | 47 1/2 | 48 » | 47 1/2 |
| 100 | Id. — 3 0/0 intérieur | 41 1/8 | 39 » | 43 » | 40 3/4 | 44 » | 42 3/8 | 41 3/4 | 42 3/8 | 44 1/2 | 43 1/4 |
| 100 | Id. — 3 0/0 (nouveau différé) | 23 3/4 | 21 1/2 | 24 » | 22 1/4 | 25 » | 23 3/4 | 25 » | 21 1/4 | 24 1/4 | 24 » |
| 1000 | Haïti. — Annuités | 385 » | 350 » | 375 » | 350 » | 370 » | 345 » | 347 50 | 345 » | 375 » | 347 50 |
| 100 | Hollande — 2 1/2 0/0 | 101 1/4 | 64 » | 64 1/2 | 64 » | 65 » | 65 » | 66 1/4 | 65 1/2 | 65 1/2 | 65 1/2 |
| 100 | Russie. — 4 1/2 0/0 | 102 » | 101 1/2 | 102 1/2 | 101 3/4 | 102 » | 100 1/2 | 102 » | 101 3/4 | 102 1/4 | 102 » |
| 382 50 | Darmstadt. — Banque | » | » | » | » | » | » | 670 » | 652 50 | 662 50 | 585 » |
| | **Chemins de fer.** | | | | | | | | | | |
| 500 | Paris à Saint-Germain | 1425 » | 1320 » | 1000 » | 1297 50 | 1790 » | 1025 » | 1160 » | 1730 » | 1910 » | 1840 » |
| 500 | Paris à Versailles (rive gauche) | 350 | 321 75 | 345 » | 321 25 | 340 » | 332 50 | 375 » | 332 50 | 370 » | 347 50 |
| 500 | Paris à Orléans | 1030 » | 1050 » | 1057 50 | 990 » | 1065 » | 1010 » | 1097 50 | 1035 » | 1112 50 | 1045 » |
| 500 | Paris à Rouen | 1002 50 | 1000 » | 1040 » | 960 » | 1075 » | 1025 » | 1105 » | 1060 » | 1102 50 | 1075 » |
| 500 | Rouen au Havre | 545 » | 472 50 | 495 » | 430 » | 477 50 | 465 » | 547 50 | 502 50 | 582 50 | 545 » |
| 250 | Strasbourg à Bâle | 305 » | 335 » | 305 » | 300 » | 370 » | 325 » | 425 » | 260 » | 300 » | 325 » |
| 400 | Nord | 800 » | 790 » | 910 » | 846 25 | 922 50 | 860 » | 925 » | 890 » | 910 » | 860 » |
| 500 | Paris à Strasbourg | 815 » | 715 » | 800 » | 737 50 | 810 » | 790 » | 801 25 | 805 » | 905 » | 860 » |
| 500 | Blesme et Saint-Dizier à Gray | 540 » | 465 » | 500 » | 487 50 | 545 » | 525 » | 565 » | 531 » | 540 » | 545 » |
| 500 | Montereau à Troyes | 302 50 | 240 » | 300 » | 210 » | 290 » | 270 » | 470 » | 242 50 | 400 » | 450 » |
| 500 | Paris à Lyon | 925 » | 810 » | 1000 » | 835 » | 912 50 | 900 » | 900 » | 845 » | 960 » | 910 » |
| 500 | Lyon à la Méditerranée | 776 25 | 665 » | 767 50 | 710 » | 850 » | 710 » | 845 » | 800 » | 840 » | 710 » |
| 500 | Lyon à Genève | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 500 | Ouest | 750 » | 660 » | 745 » | 645 » | 765 » | 740 » | 797 50 | 745 » | 812 60 | 747 50 |
| 500 | Paris à Caen et à Cherbourg | 640 » | 570 » | 650 » | 580 » | 630 » | 605 » | 642 50 | 617 50 | 652 50 | 602 50 |
| 500 | Dijon à Besançon | 540 » | 505 » | 555 » | 540 » | 565 » | 540 » | 650 » | 557 50 | 600 » | 540 » |
| 500 | Midi | 647 50 | 520 » | 607 50 | 545 » | 640 » | 585 » | 660 » | 600 » | 665 » | 600 » |
| 500 | Grand-Central (Lyon à Bordeaux) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 500 | Dieppe à Fécamp | 315 » | 310 » | 350 » | 313 75 | 300 » | 327 50 | 340 » | 345 » | 390 » | 350 » |
| 500 | Bordeaux à la Teste | 260 » | 260 » | 242 50 | 230 » | 245 » | 245 » | 342 50 | 300 » | 322 50 | 290 » |
| 500 | Paris à Sceaux | 200 » | 135 » | 135 » | 130 » | 200 » | 150 » | 270 » | 170 » | 270 » | 290 » |
| 500 | Mulhouse à Thann | » | » | » | » | » | » | 315 » | 310 » | » | » |
| 500 | Graissessac à Béziers | » | » | » | » | 535 » | 512 50 | 532 50 | 505 » | 527 50 | 500 » |
| | **Valeurs industrielles.** | | | | | | | | | | |
| 1000 | Banque de France | 2570 » | 2800 » | 2810 » | 2797 50 | 2900 » | 2770 » | 2765 » | 2800 » | 2730 » | 2850 » |
| 500 | Crédit foncier | 1227 » | 677 » | 900 » | 700 » | 840 » | 850 » | 920 » | 870 » | 900 » | 800 » |
| 500 | Crédit mobilier | 950 » | 840 » | 915 » | 840 » | 972 50 | 800 » | 1050 » | 962 50 | 961 » | 810 » |
| 500 | Comptoir national d'escompte | 720 » | 650 » | 800 » | 650 » | 725 » | 667 50 | 710 50 | 697 50 | 721 50 | 690 » |
| 60 | Vieille Montagne | 1155 » | 980 » | 1100 » | 980 » | 1150 » | 1105 » | 1290 » | 1350 » | 1400 » | 1230 » |
| 775 | Stolberg | 925 » | 900 » | 1100 » | 975 » | 1200 » | 1000 » | 1175 » | 1125 » | 1130 » | 1100 » |
| 1000 | Monceaux-sur-Sambre | 1050 » | 1000 » | 1050 » | 1050 » | 1000 » | 1100 » | 1000 » | 1150 » | 1100 » | 1000 » |
| 2000 | Aveyron | 400 » | 1000 » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 500 | [illegible] | 500 » | 500 » | 510 » | 610 » | 500 » | 540 » | 557 50 | 740 » | 565 » | 515 » |
| 500 | Grand Central | » | » | » | » | » | » | 610 » | 640 » | 650 » | 645 » |
| 375 | [illegible] d'Aix-la-Chapelle | » | » | » | » | 650 » | 570 » | 577 50 | 570 » | 545 » | 570 » |
| 500 | Lin Maberly | 865 » | 820 » | 865 » | 815 » | 870 » | 810 » | 820 » | 870 » | 800 » | 647 50 |
| 500 | Lin Cohin | 622 50 | 617 50 | 615 » | 610 » | 620 » | 640 » | 625 » | 615 » | 610 » | 600 » |
| 100 | Palais de l'Industrie | 110 » | 103 75 | 110 75 | 116 25 | 125 » | 115 » | 125 » | 118 75 | 127 50 | 120 » |
| 250 | Docks Louis Napoléon | 217 » | 198 » | 216 50 | 217 » | 262 50 | 252 » | 270 50 | 247 50 | 300 » | 252 50 |
| 500 | Gaz [illegible] | 1225 » | 1205 » | 1250 » | 1217 50 | 1217 50 | 1050 » | 1055 » | 1050 » | 1070 » | 1050 » |
| 2500 | [illegible] | 6750 » | 6075 » | 6550 » | 6050 » | 6850 » | 6750 » | 6450 » | 6400 » | 6100 » | 6000 » |
| 7500 | [illegible] maritime | » | » | » | » | 41 0/0 b. | 10 0/0 b. | » | » | 40 0/0 b. | 40 0/0 b. |
| 5000 | Union des ports | 0 1/4 0/0 b. | 9 0/0 b. | 13 0/0 b. | 19 0/0 b. | 10 0/0 b. | 14 0/0 b. | 13 0/0 b. | 13 0/0 b. | » | » |
| 5000 | Sécurité | » | » | 20 0/0 b. | 25 0/0 b. | » | » | » | » | » | » |
| 1000 | Indemnité | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 5000 | Océan | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 5000 | Lloyd français | 13 0/0 b. | 13 0/0 b. | 14 0/0 b. | 11 1/2 0/0 b. | 11 3/4 0/0 b. | 11 3/4 0/0 b. | 14 0/0 b. | 12 0/0 b. | 14 1/2 0/0 b. | 15 0/0 b. |
| 5000 | Chambre d'assurance | » | » | 20 0/0 b. | 20 0/0 b. | 22 0/0 b. | 22 0/0 b. | » | » | » | » |
| 5000 | [illegible] | 17 0/0 b. | 17 0/0 b. | » | » | 15 0/0 b. | 15 0/0 b. | 15 0/0 b. | 15 0/0 b. | 15 0/0 b. | 15 0/0 b. |
| 5000 | Sûreté | » | » | 5 0/0 b. | 5 0/0 b. | 5 0/0 b. | 5 0/0 b. | 6 1/2 0/0 b. | 6 1/2 0/0 b. | 7 0/0 b. | 7 0/0 b. |
| 5000 | Générale Incendie | » | » | » | » | 200 0/0 b. | 140 0/0 b. | 200 0/0 b. | 300 0/0 b. | 340 0/0 b. | 340 0/0 b. |
| 1000 | Phénix Incendie | » | » | » | » | 3200 » | 200 » | 3250 » | 3250 » | 3400 » | 3300 » |
| 5000 | Nationale Incendie | 110 0/0 b. | 108 0/0 b. | 170 1/2 0/0 b. | 130 1/2 0/0 b. | 135 0/0 b. | 120 1/2 0/0 b. | 140 0/0 b. | 148 0/0 b. | 153 0/0 b. | 150 0/0 b. |
| 5000 | Union Incendie | 55 0/0 b. | 58 0/0 b. | » | » | 52 0/0 b. | 60 0/0 b. | 61 0/0 b. | 60 0/0 b. | 67 0/0 b. | 5 0/0 b. |
| 5000 | France | 53 0/0 b. | 57 0/0 b. | 40 0/0 b. | 45 0/0 b. | 40 0/0 b. | 60 0/0 b. | 67 1/2 0/0 b. | 40 0/0 b. | 66 1/2 0/0 b. | 55 0/0 b. |
| 5000 | Urbaine | 55 0/0 b. | 54 0/0 b. | 50 0/0 b. | 38 0/0 b. | 61 1/4 0/0 b. | 62 0/0 b. | 75 0/0 b. | 61 0/0 b. | 5 0/0 b. | 5 0/0 b. |
| 2500 | Providence | » | » | 20 0/0 b. | 20 0/0 b. | 25 0/0 b. | 25 0/0 b. | 20 0/0 b. | 26 0/0 b. | 30 0/0 b. | 30 0/0 b. |
| 7500 | Générale Vie | 60 0/0 b. | 60 0/0 b. | » | » | » | » | » | » | 61 1/3 0/0 b. | 61 1/3 0/0 b. |
| 5000 | Nationale Vie | » | » | » | » | 10 0/0 b. | 15 0/0 b. | 15 0/0 b. | 5 0/0 b. | 16 0/0 b. | 16 0/0 b. |
| 5000 | Union-Vie | 5 0/0 b. | 1 0/0 b. | 5 0/0 b. | 3 1/2 0/0 b. | 1 0/0 b. | 3 0/0 b. | 6 0/0 b. | 1 0/0 b. | 7 1/2 0/0 b. | 6 1/2 0/0 b. |

Digitized by Google

# VALEURS COTÉES A LA BOURSE DE PARIS PENDANT L'ANNÉE 1853.



# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 5 au 11 février 1854.

| | |
|---|---|
| 67,247 voyageurs | 233,682 80 |
| Bagages, marchandises, etc. | 454,662 85 |
| TOTAL | 688,345 65 |

Semaine correspondante de 1853.

| | |
|---|---|
| 62,754 voyageurs | 225,876 95 |
| Bagages, marchandises, etc. | 358,338 01 |
| PRODUIT total | 584,214 96 |

Recette totale du 1er janvier au 11 février.

| | |
|---|---|
| 1854 | 3,827,973 60 |
| 1853 | 3,398,677 36 |
| DIFFÉRENCE | 429,296 30 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 5 au 11 février 1854.

| | |
|---|---|
| 14,344 voyageurs | 70,348 65 |
| Bagages, marchandises, etc. | 123,907 55 |
| TOTAL de la semaine | 194,256 20 |
| TOTAL de l'exercice courant | 1,174,281 05 |
| Semaine correspondante de 1853 | 162,111 90 |
| Exercice correspondant de 1853 | 992,346 55 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 5 au 11 février 1854.

| | |
|---|---|
| 9,453 voyageurs | 27,077 50 |
| Bagages, marchandises, etc. | 63,292 25 |
| TOTAL de la semaine | 90,369 75 |
| TOTAL de l'exercice courant | 2,286,429 75 |
| Semaine correspondante de 1853 | 64,074 30 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 1,789,224 65 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 5 au 11 février 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 28,008 voyageurs | 155,844 00 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand. | 188,233 35 |
| TOTAL de la semaine | 344,077 35 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 1,585,929 00 |
| TOTAL | 1,930,006 35 |
| Semaine correspondante de 1853 | 514,400 70 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 1,642,319 68 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 1,956,720 38 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 30 janvier au 5 février 1854.

| | |
|---|---|
| 10,113 voyageurs | 21,112 83 |
| Messageries, bagages, marchandises | 37,624 41 |
| TOTAL | 58,737 24 |
| Semaine correspondante de 1853 | 50,794 02 |
| Recette totale du 1er janv. au 5 février | 262,834 42 |
| — 1853 | 240,276 83 |
| Différence en faveur de 1854 | 22,557 59 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 5 au 11 février 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 244,713 80 |
| Bagages, marchandises, etc. | 508,890 75 |
| TOTAL | 753,604 55 |
| Semaine correspondante de 1853 | 517,552 06 |
| Différence en faveur de 1854 | 236,052 49 |
| Recettes du 1er janvier au 11 février | 4,233,294 50 |
| Recette correspondante de 1853 | 3,178,228 34 |
| Différence en faveur de 1854 | 1,055,066 16 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Section de Paris à Strasbourg et Forbach.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 6e semaine.

Du 5 au 11 février 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 162,921 60 |
| Marchandises | 329,347 02 |
| TOTAL de la semaine | 492,268 62 |
| Recettes antérieures | 2,185,117 00 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 2,677,385 62 |
| 6e semaine de 1854 | 492,268 62 |
| Semaine correspondante de 1853 | 365,301 76 |
| Différence en faveur de 1854 | 126,966 86 |
| Exercice 1854 | 2,677,385 62 |
| Id. 1853 | 2,114,472 46 |
| Différence en faveur de 1854 | 562,913 16 |

### Section de Montereau à Troyes.

Du 5 au 11 février 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 8,918 05 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 19,147 85 |
| TOTAL | 28,065 90 |
| Recettes antérieures | 123,767 50 |
| TOTAL | 151,833 40 |
| 6e semaine de 1854 | 28,065 90 |
| Semaine correspondante de 1853 | 21,564 75 |
| Différence en faveur de 1854 | 6,501 15 |
| Exercice 1854 | 151,833 40 |
| Id. 1853 | 120,816 25 |
| Différence en faveur de 1854 | 31,017 15 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilom.)

Recettes du 6 au 12 février 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 9,296 voyageurs (gr. vitesse | 36,479 75 |
| (Petite vitesse) | 33,590 38 |
| TOTAL | 70,070 13 |
| Rive droite. — 21,666 voyageurs | 19,299 80 |
| Rive gauche — 13,921 voyageurs | 11,419 45 |
| TOTAL | 100,789 38 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 60,846 90 |
| Rive droite | 21,345 70 |
| Rive gauche | 10,151 05 |
| TOTAL | 92,343 65 |
| Recette totale du 1er janvier au 12 février 1854 : | |
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 617,072 13 |
| *Idem.* — 1853 | 559,120 79 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 29 janvier au 4 février 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 68,965 10 |
| Bagages et marchandises | 104,206 95 |
| TOTAL de la semaine | 173,172 05 |
| Semaine correspondante de 1853 | 146,075 55 |
| Augmentation | 27,096 50 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 862,796 32 |
| Recette correspondante de 1853 | 715,831 65 |
| Augmentation | 146,964 67 |

## Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de janvier 1854.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 127,730. | Recettes. | 86,665 05 |
| Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest | | | 67,506 25 |
| Total | | | 154,171 30 |

Janvier 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 140,321 | Recettes | 142,020 66 |
| Différence en faveur de 1854 | | | 12,150 64 |

## Chemin de fer Léopold.

*Movimento e Incasso del mese di Gennajo* 1854, *col confronto dello stesso mese nell anno* 1853.

| | | PASSEGGERI. N° | INCASSO. Lire | S. | D. |
|---|---|---|---|---|---|
| Da Passeggeri | 1853 | 62,209 | 105,346 | 6 | 8 |
| | 1854 | 62,899 | 110,750 | 17 | 4 |
| Da R. Dipartimenti | 1853 | 984 | 4,403 | 11 | 8 |
| | 1854 | 978 | 5,125 | 13 | » |
| TOTALI | 1853 | 63,193 | | | |
| | 1854 | 63,877 | | | |
| Bagagli, Vetture, Cavalli, Cani, Pacchi, Gruppi, ec. | 1853 | | 9,772 | 10 | 8 |
| | 1854 | | 13,858 | 12 | 7 |
| Mercanzie e Bestiami | 1853 | | 37,277 | 16 | » |
| | 1854 | | 81,116 | 1 | 6 |
| TOTALI | 1853 | | 156,800 | 5 | » |
| | 1854 | | 210,841 | 4 | 5 |

Firenze, 9 Febbrajo 1854.

*Il Direttore degli Affari Sociali,*
Ubaldino Peruzzi.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus que le dividende du deuxième semestre 1853, fixé par l'assemblée générale du 31 janvier 1854, à 35 francs par actien, est payable à dater du 3 février courant, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures, *sur présentation des Titres.*

*Le Secrétaire de la Compagnie,*

ADOLPHE THIBAUDEAU.

---

COMPAGNIE DU

## CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en conformité de l'autorisation dennée au Conseil d'administration par les Assemblées générales des 30 juillet 1847 et 27 janvier 1852, une souscription est ouverte, à dater de ce jour, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, pour l'émissien de 18,000 Obligations de 1000 fr. chacune, remboursables à 1250 fr. en 85 annuités, et portant un intérêt de 30 francs par an.

Ces Obligations sont destinés : 1° à remplacer les engagements souscrits au profit du Trésor, en remboursement des prêts do l'Etat, et qui doivent être remis par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Cherbourg à titre de subvention ; 2° à l'acquittement des frais de construction du chemin de fer de Ceinture.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'il a été procédé, le 31 janvier 1854, en assemblée générale, au tirage au sort de 58 actions de la Compagnie, à rembourser pour l'amortissement du capital social.

Les actions dont les numéros suivent ent été désignées par le sort : 3,253 — 4,892 — 5,172 — 7,305 — 9,412 — 11,090 — 11,883 — 13,425 — 14,325 — 14,535 — 15,444 — 17,052 — 17,242 — 20,553 — 20,847 — 21,648 — 23,063 — 23,905 — 24,113 — 25,092 — 25,782 — 26,781 — 28,897 — 29,181 — 29,283 — 31,744 — 32,744 — 35,260 — 35,294 — 35,684 — 37,865 — 37,952 — 41,141 — 43,057 — 45,475 — 45,806 — 45,389 — 46,017 — 46,233 — 46,708 — 47,312 — 47,689 — 47,780 — 49,681 — 51,508 — 53,094 — 53,620 — 54,889 — 57,588 — 59,256 — 61,247 — 62,726 — 63,422 — 64,029 — 64,077 — 67,957 — 70,583 — 71,092.

Cos actions recevront, outre le dividende du deuxième semestre 1853, fixé à 35 fr. par action, 500 fr. en numéraire, et seront échangées contre des actions de jouissance, nominatives ou au porteur, conférant les mêmes droits que les actions non amerties, et donnant droit au dividende au delà de l'intérêt à 5 0/0.

Le remboursement et l'échange des titres s'effectuent au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à dater du 3 février 1854.

*Le Secrétaire de la Compagnie,*

ADOLPHE THIBAUDEAU.

---

CHEMIN DE FER

## DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie du Havre en 1845 et 1847 sont prévenus que le tirage de 27 obligations de l'emprunt de 1845, et de 13 obligations de l'emprunt de 1847, remboursables le 1er mars prochain, aura lieu, séance publique, le 24 février courant, à une heure de l'après-midi, au siége de la Compagnie, à Paris, rue d'Amsterdam, 11.

*Le Chef de l'exploitation,*

G. DE LAPEYRIÈRE.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater du 8 janvier, la somme de 2 fr. par action, montant des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853, sera payée à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures.

MM. les actionnaires sont également prévenus que, conformément à l'art. 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 150 fr. par actien, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie au 20 février 1854.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur.

A partir du 20 février courant, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

*Le Président du Conseil d'administration,*

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

---

CHEMIN DE FER

## DE DIJON A BESANCON.

Le Conseil d'administration, en conformité do l'art. 34 des statuts, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'une assemblée générale est convequée pour le jeudi 2 mars prochain, à 3 heures de l'après-midi, rue de Richelieu, 100, à l'effet de :

1° Examiner et recevoir les comptes annuels ;

2° Entendre le compte rendu des négociations entamées pour la fusion de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon et à Belfort avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, et s'il y a lieu, donner au Conseil les pouvoirs nécessaires pour conclure cette fusion, au mieux des intérêts de la Compagnie ;

3° Délibérer sur les diverses propositions qui lui seront soumises par le Conseil ;

MM. les Actionnaires porteurs de vingt actions au moins soit en actiens au porteur, soit en certificats de dépôt nominatifs, qui désireront assister à cette assemblée, devront se présenter dans les bureaux do la Compagnie, rue Taitbout, 52, à Paris, avant le 20 février, pour retirer leur carte d'admission contre le dépôt de leurs titres.

Par ordre du Conseil d'administration,

*Le Secrétaire,*

A. GAIDE.

---

CHEMIN DE FER

## DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 14 mars prochain, à 3 heures à la salle Herz, rue de la Victoire, 48. MM. les Actionnaires, propriétaires de 20 actiens au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter à Paris au siége de la Compagnie ; à Londres, chez MM. P. Monteaux et C°, 17, Gracechurch Street, avant le 6 mars prochain, de 10 à 4 heures, pour retirer leur cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie et chez MM. P. Monteaux et C°.

---

CHEMIN DE FER

## D'ANVERS A GAND, PAR SAINT-NICOLAS ET LOKEREN.

En exécution de l'art. 39 des statuts, l'assemblée générale se réunira samedi 4 mars 1854, à midi, au siége de la Compagnie, rue Aux Choux, 3 *bis*, afin d'entendre le rapport de l'administration, ainsi que l'exposé du bilan, et de procéder aux élections (art. 15 et 42).

MM. les actionnaires, propriétaires d'au moins dix actions, qui désireraient assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres, soit à Bruxelles, au siége de la Compagnie, avant le 25 février ; ou à Paris, chez M. Léopold S. Konigswarter, 34, rue de Provence, avant le 21 février 1854.

---

CHEMIN DE FER

## CENTRAL SUISSE.

*Appel de fonds.* — MM. les actionnaires sont prévenus que, par délibération du Conseil d'administration, les versements suivants devront être effectnés sur les actions :

| | | |
|---|---|---|
| 1° Fr. 25 | au 15 mars prochain, à payer sous déduction de fr. 2 pour intérêts semestriels du premier versement échus le 10 janvier dernier, soit. | Fr. 23 00 |
| 2° Fr. 25 | au 15 mai prochain, avec faculté de payer par anticipatien le 15 mars, sous déduction des intérêts de 0 fr. 16 c. par action, soit.... | 24 84 |
| | | Fr. 47 84 |

Les versements seront reçus à la caisse de la Compagnie à Bâle, et chez MM. Ad. Marcuard et C°, à Paris, rue Bergère, 18, contre quittance aur les certificats provisoires.

---

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

*Prolongation au delai de souscription.* — L'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations foncières que le tirage au sort de la première série qui devra compléter le versement intégral de 1,000 fr., est remis au mercredi 22 février courant. Ceux d'entre eux qui ne voudront pas rester exposés aux chances du sort, et qui voudront profiter de l'augmentation de l'intérêt attaché à une partie des titres, seront admis jusqu'au mardi 21 février, à quatre heures de l'après-midi, à réduire leurs engagements à une coupure de 500 fr. par promesse. Cette coupure donnera droit à la moitié du lot attribué à l'obligation totale.

Les porteurs qui useront de cette faculté auront à verser 300 fr. par promesse, dont 100 fr. avant le 22 février, 100 fr. du 15 avril au 1er mai, et 100 fr. du 5 octobre au 1er novembre, avec faculté d'anticipation.

Les porteurs des *promesses* qui voudront réduire leurs engagements dans la même proportion, tout en conservant les conditions actuelles de primes et d'intérêts, seront admis à le faire en profitant des délais ci-dessus indiqués.

MM. Falkenhagen Zaleski, Hall et C°, banquiers, 26, rue Basse-du-Rempart, se chargent de faire l'avance des versements do 100 fr. pour ceux des porteurs des *promesses* qui leur déposeraient leurs titres.

MM. les porteurs des obligations entièrement libérées sont en même temps prévenus que leur demande d'échange de ces obligations contre des titres à 0/0 sera admise du jeudi 3 février au 5 mars exclusivement.

Cette prolongation des délais est devenue indispensable, par suite de l'impossibilité matérielle de répondre avant le terme du 11 février primitivement fixé, aux nombreuses demandes de Paris et de la province ; elle oblige l'administration à reculer également de dix jours, après la date inscrite aux *récépissés*, la délivrance des titres.

---

MINES, FORGES ET HAUTS-FOURNEAUX

## D'HERSERANGE ET MOULAINE

(Moselle). MM. les actionnaires sont prévenus que le dépôt des actions pour l'échange contre des titres nouveaux pourra être opéré, à partir du 25 janvier courant, chez MM. Allier, Grand et C°, rue de Trévise, 14, de dix heures à trois heures.

---

SOCIÉTÉ FERMIÈRE

## DE LA FONDERIE DE CARONTE ET DES MINES DE LA MEDITERRANÉE

MM. les actionnaires sont prévenus que, conformément à l'art. 31 des statuts, la première assemblée générale annuelle aura lieu le lundi 27 février, présent midi, à trois heures après mois, en la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 *bis*.

MM. les actionnaires porteurs de 25 actions eu plus, ont seuls le droit d'assister à cette assemblée. Ils devront déposer leurs actions au siége de la Société, rue de la Victoire, 13, trois jours au meins avant celui de la réunion.

Il sera délivré en échange une cart e d'admission nominative.

Digitized by Google

COMPAGNIE DE LA NAVIGATION A VAPEUR
du royaume des Deux-Siciles.

*Service direct de*

**MARSEILLE A NAPLES**

*En 48 heures*

Touchant à Civita-Vecchia.

DÉPARTS LES 3, 13 ET 23 DE CHAQUE MOIS, à 7 heures du matin.

Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre de *Londres*, à *Rome* et à *Naples* en cinq jours.

SERVICE PÉRIODIQUE

Pour *Gênes*, *Livourne*, *Civita-Vecchia*, *Naples*, *Palerme* ou *Messine*.

DÉPARTS DE MARSEILLE

Les 6, 16 et 26 de chaque mois.

*à quatre heures du soir.*

Les bâtiments de la Compagnie sont :

*Le Vesuvio...*, *Le Capri.....*, *L'Ercolano...* } de 300 chevaux.

*Le Mongibello.....* de 250 chev.

*Le Sorento* (à hélice) de 600 tonn.

*L'Amalfi* (dito). de 650 dito.

Ces navires sont connus par la supériorité de leur marche et le confortable de leurs emménagements.

S'adresser pour fret et passage,

*A Paris, à M. O. Bernard*, commissionnaire de roulage et agent de la Compagnie, rue d'Hauteville, 60 et 62.

*A Marseille, à MM. Claude Clerc et Cie*, directeur, 18, rue de Breteuil, ou au bureau des Bateaux, 7, rue Beauveau, près du port.

**FILATURE DE GAMACHES.** MM. les actionnaires de la filature de Gamaches sont prévenus qu'une assemblée générale annuelle et extraordinaire aura lieu le vendredi 24 février courant, chez M. Lemardelay, rue Richelieu, n° 100, à Paris.

Cette réunion aura pour but de délibérer sur :

1° Reddition des comptes de l'année expirée ;

2° Nomination d'un membre du Conseil ;

3° Modification aux statuts.

Pour faire partie de cette assemblée, il faut être porteur de dix actions au moins.

Les actions devront être déposées au siége de la Société, rue Taitbout, 51, cinq jours à l'avance, soit, au plus tard, le 18 février courant.

Il en sera délivré un récépissé.

**COMPAGNIE GENEVOISE DES COLONIES SUISSES DE SÉTIF.** Le Conseil d'administration a décidé l'émission d'une seconde série de six cents actions de 500 fr. chacune, intérêts à 5 0/0, jouissance du 1er mars 1854, remboursables à 625 fr.

La souscription sera ouverte jusqu'audit jour 1er mars, chez les banquiers de la Compagnie.

A Genève : MM. Lombard, Odier et Cie ;

A Paris : MM. G. Des Arts, Mussard et Cie.

Le versement intégral des actions s'effectuera du 10 au 15 mars.

A la clôture de la souscription, le Conseil d'administration attribuera à ceux des souscripteurs qui seraient déjà porteurs d'actions financières de la première émission, le prorata auquel ils auraient droit en vertu de l'art. 10 des statuts, et réduira, s'il y a lieu, les autres souscripteurs.

Genève, le 1er février 1854.

Au nom de la Compagnie :

*Un des administrateurs*,

J. MIRABAUD.

*Le Secrétaire général*,

E. GAMBINI.

BIBLIOTHÈQUE DES CHEMINS DE FER.

Librairie de L. Hachette et Cie, rue Pierre-Sarrazin, n° 14, à Paris.

**LES CHEMINS DE FER FRANÇAIS,** par Victor Bois, ingénieur civil, 1 vol. in-16. — Prix broché : 1 fr. 50 c.

**LA TÉLÉGRAPHIE ÉLECTRIQUE,** par le même, 1 vol in-16. Prix broché : 1 fr.

Ces deux ouvrages contiennent pour les voyageurs des chemins de fer des renseignements d'un grand intérêt, et puisés tous à des sources authentiques. Le premier fait connaître l'origine de chaque Compagnie, l'étendue de la concession, la construction de la ligne qu'elle exploite, ses ressources dans le présent, ses espérances dans l'avenir ; le second apprend aux nombreux voyageurs qui l'ignorent encore, comment ces fils de fer muets qui bordent les lignes des chemins de fer sont les agents merveilleux de la transmission des nouvelles, et peuvent porter, avec la rapidité de la foudre, d'un bout de l'Europe à l'autre, la paix ou la guerre des empires, la fortune ou la ruine des spéculateurs.

**FUSÉES DE SURETÉ,**

DITES MÈCHES DE MINEURS, *de MM. Bickford Davey, Chanu et Cie, à Rouen.* — Les fusées de sûreté sont employées avec un grand avantage pour conduire le feu à la charge, sans le secours de l'épingllette et de la cannette, dans les travaux à la poudre des mines, carrières et grands travaux publics.

L'administration les a fait mettre à l'étude ; un rapport, écrit par M. Le Chatellier, ingénieur en chef des mines, a été inséré aux *Annales des Mines*.

Nos fusées ont obtenu la grande médaille à l'exposition de Londres.

*Fusées goudronnées*, travaux extérieurs et légèrement humides.

*Fusées blanches*, sans odeur, pour les travaux en galeries ;

*Fusées Gutta Percha*, pour le tir des mines submergées ;

*Cartouches imperméables*, pour mettre la poudre à l'abri de l'humidité.

DÉPOT SPÉCIAL A PARIS.

**LIVRET-CHAIX Guide officiel des Voyageurs** *sur les Chemins de fer français et les principaux Chemins de fer étrangers, accompagné de Cartes spéciales pour chaque ligne.* — Publié sous le Patronage des Compagnies.

Depuis 1846, l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer publie le LIVRET-CHAIX, qui forme un beau volume in-16 de plus de 250 pages, avec 10 jolies Cartes lithographiées ; il paraît une édition le premier de chaque mois.

Cet utile ouvrage est tenu exactement au courant de tous les changements de service qui surviennent *très-fréquemment* dans le mouvement des trains de voyageurs et de marchandises, dans les heures de correspondance de ces trains avec les Messageries et les Bateaux à vapeur, les Chemins de fer étrangers, etc.

Le LIVRET-CHAIX entre dans le détail des services divers de voyageurs ou de marchandises ; il donne les tarifs des différentes vitesses, la composition des trains, les cartes des lignes ; il ne se borne pas seulement aux chemins de fer français, il franchit la frontière et embrasse les chemins de fer étrangers et les bateaux à vapeur. Il s'adresse aux voyageurs comme aux marchandises ; il donne pour les uns les tarifs, pour les autres toutes les conditions de transport.

Le LIVRET-CHAIX est le véritable Moniteur officiel et détaillé de la circulation générale des voyageurs et des marchandises dans toute l'Europe. C'est le livre des ministères, des ambassades, des consulats, de la direction des postes, de tous les services publics, et des grandes maisons industrielles et commerciales.

Cet ouvrage est divisé en trois parties :

La première contient le service des voyageurs et les tarifs de transports des bagages, marchandises, chevaux, chiens et voitures, à *grande vitesse* ;

La deuxième, le tableau comparatif de la classification des marchandises sur tous les chemins de fer ; le tarif des prix de transport des marchandises par tonne et par kilomètre, ainsi que ceux des voitures, chevaux, bestiaux, bouille, etc., à *petite vitesse* ;

La troisième, les notices détaillées sur les industries, les hôtels et les restaurants que les voyageurs peuvent avoir intérêt de connaître dans les localités qu'ils parcourent.

Les personnes qui désirent recevoir à domicile les *12 volumes par an* de cette publication, sont invitées à faire parvenir leur souscription à MM. NAPOLÉON CHAIX ET Cie, rue Bergère, 20. Ces 12 volumes leur seront adressés au fur et à mesure de leur publication.

PRIX DE L'ABONNEMENT : Paris, 8 fr.— Départements, 15 fr.— Prix de l'exemplaire : 60 centimes.

Le LIVRET-CHAIX se trouve dans toutes les gares et stations de chemins de fer français, belges et rhénans ; sur les chemins de fer anglais ; les bateaux à vapeur du Rhin, de la Manche, de la Loire, du Rhône et de la Saône ; — sur les paquebots de la Méditerranée, etc., et chez les principaux Libraires.

NOUVEAU GUIDE

**DE PARIS A NANTES et dans ses environs.** — *Un joli volume orné d'une carte et de dix jolies gravures.*

PRIX : Relié, 2 fr. — Broché, 1 fr. 50.

Visiter la Touraine, l'Anjou et la Bretagne dans un même *Guide du Voyageur*, c'est à coup sûr une bonne fortune. Tout a été dit sur la Touraine et sur l'Anjou, que l'on a justement nommés le beau jardin de la France. Notre Guide décrit les châteaux, les sites merveilleux de la Loire, du Cher, du Maine et les traditions laissées en si grand nombre par la royauté dans ces belles provinces.

Comme contraste et pour compléter ce tableau par une ombre grandiose, le Guide vous introduit ensuite dans la vieille et sévère Armorique, dans cette noble Bretagne, où les actions héroïques abondent. Les noms des ducs de Bretagne, le nom plus doux et non moins grand de la belle Anne de Bretagne qui apporta à la couronne de France, comme joyau d'épousée, sa grande province ; tout cela est resté dans les pages de l'histoire de France. Le *Guide de Paris à Nantes*, dans une succession de récits attachants, rappelle tout ce passé, et il offre à tous ceux qui le consultent une lecture pleine de charmes.

En vente à la Librairie centrale de MM. NAPOLÉON CHAIX ET Cie, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

**L'AIDE DU COMPTEUR**

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction) ;—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000 ; — le rapport du Diamètre à la Circonférence, et la surface du Cercle ; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50.

*Franco* par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

**TABLE DE PYTHAGORE**

BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99** fois **99**, suivi de deux tableaux **d'intérêts simples et d'intérêts composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6e édition. — Prix : 1 fr.

*Franco* par la poste, 1 fr. 25 (Affranchir).

**LIBRAIRIE.** Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

**Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.**

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Après s'être laissé entraîner à une confiance excessive, la spéculation s'est tout à coup découragée. Il n'était pas possible de trouver des rentes et des actions à la bourse de lundi, mais dès le lendemain les offres avaient reparu de tous côtés, et la rente 3 0/0, qui la veille était si recherchée à 70 20 et 70 40, est retombées brusquement à 68 50. Le mouvement a encore continué les jours suivants, et le 3 0/0 est descendu à 68. On a craint que le czar ne repoussât les dernières ouvertures faites par la France et que la guerre ne devînt alors inévitable.

La position de la place a beaucoup favorisé cette nouvelle baisse de toutes les valeurs. Quelques forts spéculateurs avaient fait des achats considérables dans le courant de la semaine dernière. Ils avaient pour adversaires un grand nombre de spéculateurs qui s'étaient mis à la baisse, et qui n'auraient pas résisté à la continuation du mouvement de hausse. Déjà à la bourse de lundi, le découvert se montrait fort inquiet, et cherchait à rentrer dans ses valeurs. Si les prix élevés s'étaient soutenus le lendemain, ils auraient contribué eux-mêmes à pousser le mouvement de hausse beaucoup plus loin.

L'avance de 60 millions fait au Trésor par la Banque de France a donné lieu à une forte hausse sur les actions de cet établissement qui ont monté de 2,680 à 2,735; mais la baisse de toutes les valeurs a fait ensuite rétrograder à 2,698 75.

On annonçait à la bourse d'hier que les négociations relatives à la fusion du chemin de Dijon à Besançon avec la Compagnie de Lyon étaient reprises. Aussi, les actions de Dijon, qui avaient fléchi il y a quelques jours à 470, ont remonté brusquement à 500 au comptant, et à 525 en liquidation. Les actions de Lyon résistaient également au mouvement de baisse. Elles étaient bien tenues de 820 à 825.

On a pu remarquer que, malgré la crise produite par les affaires d'Orient, les recettes de chemins de fer avaient maintenu leurs chiffres élevés. Les produits de chaque semaine produisent une augmentation considérable sur ceux de la semaine correspondante de 1853. Il y a donc lieu de croire que les produits des grandes lignes en exploitation seront supérieurs à ceux de 1851. Cette remarque est encourageante pour ceux qui ont acheté leurs valeurs dans les hauts cours, et qui les ont gardées en portefeuille malgré la baisse, et elle doit engager les capitaux à faire de nouveaux placements sur les grandes lignes de chemins de fer.

Les actions anciennes de l'Est ont été faibles, mais les nouvelles se sont tenues, au contraire, avec beaucoup de fermeté. Les actions du Nord résistent également à la hausse. Les autres chemins ont donné lieu à des transactions peu importantes.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 9 jusqu'à celle du 16 février.

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 68 75 à 70 35; elle est restée à 68 20; elle a varié à terme de 68 75 à 70 40; elle est restée à 68.

La rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 97 80 à 99; elle est restée à 97 50; elle a varié à terme de 97 75 à 99 10; elle a fermé à 97 50.

La Banque a monté de 2,685 à 2,735; elle est restée à 2,698 75.

Le Crédit mobilier a monté de 622 50 à 657 75; il a fermé à 680 au comptant et à 616 25 en liquidation.

Les actions du Nord ont monté de 740 à 762 50; elles ont fermé à 740.

Lyon a monté de 822 50 à 850; il a fermé à 822 50 au comptant, et à 825 à terme.

L'Est a monté de 722 50 à 742 50; il a fermé à 715 au comptant et à 717 50 à terme.

Les nouvelles de l'Est ont monté de 565 à 595; elles ont fermé à 567 50 au comptant, et à 567 50 à terme.

Saint-Germain a monté de 622 50 à 655; il a fermé à 625.

Orléans a monté de 1,065 à 1,110; il a fermé à 1,072 50 au comptant et à 1,075 à terme.

Rouen a monté de 900 à 925; il est resté à 895.

Le Havre a monté de 440 à 450; il est resté à 450.

Bâle a monté de 362 50 à 370; il a fermé à 360.

Cherbourg a monté de 480 à 492 50; il a fermé à 480.

Dijon a monté de 470 à 500 au comptant, et à 525 à terme.

L'Ouest a monté de 575 à 590; il a fermé à 572 50.

Le Midi a monté de 540 à 560; il est resté à 540 au comptant, et à 535 à terme.

Le Grand-Central a monté de 437 50 à 450; il est resté à 440 au comptant et à 441 25 en liquidation.

Genève a monté de 440 à 460; il est resté à 455.

*Samedi.* — La bourse était très-ferme; toutes les valeurs étaient vivement recherchées et en forte hausse. La rente 3 0/0 a monté, au comptant, de 80 c. à 69 75, et de 85 c. à terme, à 69 75; le 4 1/2 0/0, de 80 c. au comptant, à 98 80, et de 1 fr. à terme, à 98 70; la Banque, de 25 fr. à 2,710; le Crédit mobilier, de 12 50 à 640; les actions du Nord, de 7 50 à 750; l'Est, de 6 25 à 730; les nouvelles de l'Est, de 8 75 à 580; Lyon, de 8 75 à 832 50, Orléans, de 22 50 à 1,090; Rouen, de 15 à 910; Lyon à la Méditerranée, de 12 50 à 665; Genève, de 5 à 450; l'Ouest, de 7 50 à 585; Cherbourg, de 2 50 à 480; Dijon, de 15 à 490; le Midi, de 7 50 à 500; le Grand-Central, de 2 50 à 442 50; Saint-Germain, de 15 à 640. Le Havre s'est tenu à 445; Bale, à 365.

*Lundi.* — Le mouvement de hausse a continué. Les affaires ont été fort animées pendant la bourse; le découvert commençait à prendre peur. La rente 3 0/0 a monté de 45 c. au comptant, à 70 20, et de 45 c. à terme, à 70 20; le 4 1/2 0/0, de 20 c., au comptant, à 99, et de 40 c. à terme, à 99 10; la Banque, de 25 fr. à 2,735; le Crédit mobilier, de 8 75 à 648 75; le Nord, de 10 à 760; l'Est, de 10 à 740; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 587 50; Lyon, de 10 à 842 50; Lyon à la Méditerranée, de 15 à 680; Orléans, de 15 à 1,105; Rouen, de 15 à 925; le Havre, de 5 à 450; Bâle, de 5 à 370; Genève, de 10 à 460; l'Ouest, de 5 à 590; Cherbourg, de 7 50 à 487 50; Dijon, de 2 50 à 492 50; le Midi, de 10 à 560; le Grand-Central, de 5 à 447 50; Saint-Germain, de 15 à 655.

*Mardi.* — Les offres avaient reparu sur toutes les valeurs par suite de la crainte que l'empereur de Russie ne répondît négativement aux nouvelles propositions de la France et de l'Angleterre. La baisse a fait des progrès rapides pendant toute la bourse. La rente 3 0/0 a fléchi de 1 40 au comptant, à 68 80, et de 1 50 à terme, à 68 70; le 4 1/2 0/0, de 60 c. au comptant, à 98 40 et de 1 25 à terme, à 97 75; la Banque, de 20 à 2,715; le Crédit mobilier, de 23 75 à 625; les actions du Nord, de 20 à 740; l'Est, de 20 à 720; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 580; Lyon, de 20 à 822 50; Lyon à la Méditerranée, de 20 à 660; Orléans, de 35 à 1,070; Rouen, de 30 à 895; le Havre, de 10 à 440; Bâle, de 5 à 365; Cherbourg, de 5 à 482 50; Dijon, de 7 50 à 482 50; le Midi, de 10 à 550; le Grand-Central, de 7 50 à 440; Saint-Germain, de 27 50 à 627 50. Genève s'est tenu à 460; l'Ouest, à 590.

*Mercredi.* — Le mouvement de baisse a continué. Il y avait beaucoup de découragement; cependant à partir de deux heures et demie les cours étaient plus fermes. Il y avait beaucoup de rachat. La rente 3 0/0 a fléchi de 45 c. à 68 35 au comptant, et de 35 c. à 68 35 à terme; la Banque, de 15 à 2,700; le Crédit mobilier, de 5 à 620. Les actions du Nord ont fléchi de 2 50 à 737 50; l'Est, de 2 50 à 717 50; les nouvelles de l'Est, de 15 à 565. Lyon a monté de 2 50 à 825. Lyon à la Méditerranée a fléchi de 10 à 550; l'Ouest, de 17 50 à 572 50; Orléans, de 5 à 1,065; Rouen, de 10 à 885; Cherbourg, de 2 50 à 480; Dijon, de 5 à 485; le Midi, de 10 à 540; le Grand-Central, de 5 à 435. Saint-Germain a monté de 2 50 à 630; le Havre, de 5 à 445; Bâle, de 2 50 à 362 50.

*Jeudi.* — Les cours étaient encore très-faibles sur la rente, mais la liquidation des chemins de fer s'est faite facilement et en hausse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 95 à 68 20, et à terme de 68 80 à 68; le 4 1/2 0/0, de 97 40 à 97 50 au comptant, et de 97 45 à 97 50 à terme; la Banque de France, de 2,900 à 2,698 75; le Crédit mobilier, de 712 50 à 710; le Nord, de 730 à 740; l'Est, de 705 à 715; les nouvelles de l'Est, de 565 à 567 50; Lyon, de 815 à 822 50. Lyon à la Méditerranée était à 650. Le Midi a varié de 635 à 540; le Grand Central, de 430 à 440; Orléans, de 1,062 50 à 1,072 50; Rouen, de 885 à 895; Bâle, de 360 à 362 50; Dijon, de 480 à 500; l'Ouest, de 570 à 572 50. Genève s'est tenu à 455.

*Vendredi.* — Le début de la bourse était très-ferme: la rente était mieux tenue qu'hier, et les chemins de fer étaient très-recherchés; mais à partir de deux heures, de nouvelles offres ont entraîné toutes les valeurs. Le 3 0/0 a varié de 68 40 à 68; le 4 1/2 0/0, de 97 80 à 97 40. La Banque a fait 2,700; le Crédit mobilier a varié de 625 à 617 50; le Nord, de 750 à 737 50; Orléans, de 1,082 50 à 1,075; l'Est, de 722 50 à 717 50; Lyon, de 827 50 à 820; Rouen, de 900 à 890; Saint-Germain, de 632 50 à 627 50; Lyon à la Méditerranée, de 657 50 à 655; le Grand-Central, de 440 à 438 75, Cherbourg, de 485 à 480; Bâle, de 360 à 361 25; le Midi, de 542 50 à 540.

A. Blaise (des Vosges).

Digitized by Google

**Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 11 au 17 février 1854.**

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions | Valeur d'émiss. | Somme payée | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1852 | Époques de jouissance | Noms des lignes | Samedi 11 Compt. | Samedi 11 Terme | Lundi 13 Compt. | Lundi 13 Terme | Mardi 14 Compt. | Mardi 14 Terme | Mercredi 15 Compt. | Mercredi 15 Terme | Jeudi 16 Compt. | Jeudi 16 Terme | Vendredi 17 Compt. | Vendredi 17 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 943 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 41 fr. 50 p. un an | juillet 1853. | **Nord** | 750 » | 750 » | 760 » | 757 50 | 740 » | 740 » | 737 50 | 737 50 | 740 » | 735 » | 737 50 | 737 50 |
| tout. | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 60 fr. | janv. 1854 | **Paris à Rouen** | 910 » | 910 » | 925 » | 922 50 | 915 » | 910 » | 905 » | 900 » | 905 » | » | 900 » | 900 » |
| tout. | 93 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an | sept. 1853. | **Rouen au Havre** | 445 » | » | 450 » | » | 440 » | 440 » | 445 » | » | 450 » | » | 450 » | » |
| tout. | 54 | 94 | 18.000 | 500 | 400 | 0 fr. 30 p. un an. | janv. 1853. | **Dieppe et Fécamp** | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | 99 | 60.000 | 500 | 100 | 4 0/0 (1). | juillet 1853 | **Caen et Cherbourg** | 480 » | » | 487 50 | 485 » | 482 50 | 480 » | 480 » | » | 480 » | » | 480 » | 477 50 |
| tout. | 25 | 99 | 54.000 | » | tout | 31 fr. 25 p. un an. | janv. 1853. | **Saint-Germain** | 640 » | 640 » | 655 » | 650 » | 627 50 | 627 50 | 630 » | 627 50 | 625 » | » | 627 50 | 620 » |
| tout. | 17 | 99 | 20.000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 6 m. | juillet 1853. | **Versailles** (r. g.) | » | » | 325 » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 149 | » | 99 | 70.000 | 500 | 250 | » | avril 1853 | **Ouest** | 565 » | » | 580 » | » | 580 » | 575 » | 572 50 | 572 50 | 572 50 | » | 575 » | 575 » |
| tout. | 11 | 50 | 8.000 | 500 | tout | néant. | » | **Paris à Sceaux** | » | » | » | » | 470 » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1110 | 1502 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 48 fr. 50 p. un an | oct. 1854 | **Orléans** | 1090 » | 1090 » | 1105 » | 1107 50 | 1070 » | 1070 » | 1055 » | 1070 » | 1072 50 | 1072 50 | 1075 » | 1075 » |
| 647 | 600 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 33 fr. p. un an. | janv. 1853. | **Paris à Strasbourg** | 730 » | 732 50 | 740 » | 740 » | 720 » | 722 50 | 717 50 | 717 50 | 715 » | 711 25 | 717 50 | 715 » |
| » | » | » | 250.000 | 500 | 100 | 4 0/0 p. un an. | » | **Id. nouvelles** | 560 » | 560 » | 561 50 | 567 50 | 560 » | 565 » | 565 » | 568 25 | 567 50 | 570 » | 565 » | 565 » |
| 44 | 198 | 99 | 84.000 | 350 | tout | 14 fr. p. un an. | janv. 1853 | **Strasbourg à Bâle** | 365 » | » | 370 » | » | 365 » | » | 362 50 | » | » | » | 361 25 | 360 » |
| 353 | 545 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 5 0/0. | janv. 1854. | **Paris à Lyon** | 832 50 | 840 » | 842 50 | 847 50 | 822 50 | 822 50 | 835 » | 835 » | 822 50 | 830 » | 840 » | 848 75 |
| » | » | 99 | 3.200 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | » | **Provins aux Ormes** | » | » | » | » | | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 127 | 99 | 33.200 | 500 | 350 | 5 0/0 (1). | juillet 1853 | **Dijon à Besançon** | 490 » | » | 492 50 | » | 485 » | » | 490 » | » | 500 » | 525 » | 525 » | 520 » |
| » | » | » | » | » | 200 | » | » | **Lyon à Genève** | 450 » | 455 » | 460 » | 465 » | 460 » | 460 » | 455 » | 457 50 | 460 » | » | 455 » | 455 » |
| » | » | 99 | 80.000 | 500 | 300 | 8 fr. et 4 0/0 p. un an | juin 1853. | **Lyon à la Méditerr.** | 665 » | 670 » | 690 » | 690 » | 660 » | 650 » | 650 » | 652 50 | 650 » | 650 » | 655 » | 655 » |
| » | 750 | 99 | 134.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853. | **Chemins du Midi** | 550 » | 553 » | 560 » | 552 50 | 550 » | 545 » | 540 » | 540 » | 540 » | » | 540 » | 540 » |
| tout. | 52 | 99 | 10.000 | 500 | tout | néant. | » | **Bordeaux à la Teste** | » | » | 240 » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | 500 | 200 | » | » | **Grand Central** | 442 50 | 442 50 | 447 50 | 450 » | 440 » | 440 » | 435 » | 435 » | 440 » | 442 50 | 438 75 | 435 » |
| tout. | 40 | 99 | 12.500 | 1.000 | tout | 40 fr. par an | février 1853 | **Naples à Castellam.** | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| tout. | 30 | 99 | 8.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an. | janv. 1853. | **Anvers à Gand** | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

(1) Pendant la durée des travaux.

| | Samedi 11 Compt. | Samedi 11 Terme | Lundi 13 Compt. | Lundi 13 Terme | Mardi 14 Compt. | Mardi 14 Terme | Mercredi 15 Compt. | Mercredi 15 Terme | Jeudi 16 Compt. | Jeudi 16 Terme | Vendredi 17 Compt. | Vendredi 17 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rentes 3 0/0** | 69 75 | 69 75 | 70 20 | 70 20 | 69 80 | 69 70 | 69 35 | 69 35 | 69 20 | 69 » | 69 » | 69 90 |
| **Rentes 4 1/2 0/0** | 98 80 | 98 70 | 99 » | » | 98 40 | 97 75 | 98 00 | 97 25 | 97 50 | 97 50 | 97 40 | 97 50 |
| **Banque de France** | 2710 » | » | 2735 » | » | 2715 » | » | 2700 » | » | 2695 75 | » | 2700 » | » |
| **Crédit mobilier** | 640 » | 640 » | 648 75 | 650 » | 625 » | 635 » | 620 » | 618 75 | 610 » | 617 50 | 617 50 | 620 » |
| **Comptoir national** | 517 50 | » | 525 » | » | 525 » | » | 520 » | » | 517 50 | » | 520 » | » |
| **Banque foncière** | 500 » | » | 505 » | » | 502 50 | » | 502 50 | » | » | » | » | » |
| Do **Obligations** (Cert.) | 923 75 | » | 930 » | » | 9.0 » | » | 925 » | » | 927 50 | » | 930 » | » |

**Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.**

| Date de l'emprunt | Nombre d'Obligat. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émis. | Somm. pay. à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts six mois. | Époques des tirages. | Dates des paiements. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1854. | 150.000 | 75 ans | 375 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| Do. | 80.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1853. | 60.000 | 99 — | 335 | 375 | 625 | 5 0/0 | » | Do |
| 1852. | 181.333 | 99 — | » | tout. | 500 | 3 0/0 | » | janvier juillet. |
| Do. | 3.300 | 99 — | 1004 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | assemb. gén. | Do |
| Do. | 50.300 | 99 — | 500 | tout. | 650 | 5 0/0 | Do | décembre juin. |
| 1848. | 11.131 | 43 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Do | janvier juillet. |
| Do. | 8.201 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Do |
| 1852. | 4.405 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Do |
| 1853. | 17.100 | » » | 1.010 | 375 | 1.250 | 5 0/0 | » | Do |
| 1841. | 7.219 | 30 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | Do |
| 1850. | 8.934 | 75 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | » | Do |
| 1842. | 8.988 | 17 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | Do |
| 1848. | 3.333 | 80 — | » | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Do | Do |
| 1852. | 150.000 | 99 — | 340 | tout. | 500 | 3 0/0 | » | Do |
| 1845. | 2.887 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | Do | Do |
| 1847. | 4.909 | 68 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Do |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Do | mars septembre. |
| 1849. | 5.000 | 87 — | 900 | tout. | 1.250 | 6 0/0 | Do | janvier juillet. |
| 1843. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 300 | 375 | 625 | 5 0/0 | Do | janvier juillet. |
| 1841. | 1.000 | » » | » | tout. | 625 | 25 » | Do | avril octobre. |

**Cours du 11 au 17 février 1854.**

| Noms des compagnies. | 11 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nord-Boulogne** | 322 50 | 320 » | 325 » | 322 50 | 322 50 | 322 50 |
| **Paris à Lyon** | 1020 » | 1025 » | 1025 » | 1020 » | 1020 » | 1020 » |
| **Lyon à la Méditerranée 5 0/0** | 505 » | 505 » | 505 » | 505 » | 502 50 | 502 50 |
| Do **Nouvelles 3 0/0** | 305 » | 303 75 | 305 » | 302 50 | 302 50 | 306 » |
| **Montereau à Troyes** | » | » | » | » | » | » |
| **Paris à Strasbourg** | 510 » | 510 » | 510 » | 507 50 | 508 75 | 505 » |
| **Saint-Germain** (nouvelles) | » | » | » | » | 1030 » | 1030 |
| **Versailles** (r. d.) | » | » | » | » | » | 995 |
| **Ouest** | 900 » | 900 » | 900 » | 900 » | 900 » | » |
| Do (nouvelles) | 900 » | 900 » | 900 » | 900 » | » | 900 » |
| **Saint-Étienne à Lyon** | » | » | » | » | » | » |
| Do (2e émission) | » | » | » | » | » | » |
| **Paris à Orléans** | » | » | » | » | » | » |
| Do (Nouvelles 1848) | » | » | » | » | » | » |
| Do (Nouvelles 1852) | 320 » | 325 » | 317 50 | 317 50 | 320 » | 315 » |
| **Paris à Rouen** | » | » | » | » | » | » |
| Do (nouvelles) | » | 1050 » | » | » | » | » |
| **Rouen au Havre** | 1050 » | » | » | » | » | 1035 » |
| Do (nouvelles) | 1200 » | » | » | » | » | » |
| **Strasbourg à Bâle** | » | » | » | » | » | » |
| Do (nouvelles) | 490 » | 495 » | » | 495 » | 490 » | 490 » |
| **Dijon à Besançon** | » | » | » | » | » | » |

**Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 10 au 16 février 1854.** (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes. | 10 | 11 | 13 | 14 | 15 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nord** | 725 » à 737 50 | 731 25 à 743 75 | 745 » à 756 25 | 75. » à 760 » | 727 50 à 735 » | 727 50 à 735 » |
| **Paris à Strasbourg** | 712 50 à 725 » | 712 50 à 725 » | 735 » à 743 75 | 737 50 à 710 » | 710 » à 715 » | 712 50 à 718 75 |
| **Orléans** | 1025 » à 1075 » | 1025 » à 1075 » | 1050 » à 1100 » | 1075 » à 1100 » | 1075 » à 1100 » | 1050 » à 1100 » |
| **Paris à Rouen** | 925 » à 975 » | 925 » à 975 » | 950 » à 1000 » | 925 » à 950 » | 900 » à 925 » | 9.0 » à 900 » |
| **Rouen au Havre** | 425 » à 450 » | 425 » à 450 » | 450 » à 475 » | 450 » à 475 » | 425 » à 450 » | 437 50 à 462 50 |
| **Lyon** | 812 50 à 818 75 | 812 50 à 825 » | 837 50 à 843 75 | 845 » à 850 » | 810 » à 815 » | 815 » à 822 50 |
| **Ouest** | » | » | » | » | » | » |

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

| Dénomination. | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Caisse Bechet, Dethomas et Ce | 500 | 500 |
| — Leroy, de Chabrol et Ce | 1000 | 1170 |
| Oblig. de la ville de Paris (1847) | 1000 | 1035 |
| Do Do (1852) | 1000 | 1020 |
| Sambre à l'Oise....Canal. | 1000 | 800 |
| Sambre française canalisée | 500 | 1300 |
| Tenez....Cuivre. | 100 | 98 50 |
| Vieille-Montagne....Zinc. | 500 | 183 |
| Nouvelle-Montagne....Zinc. | 1000 | 1000 |
| Meuse....Zinc. | 250 | » |
| Stolberg....Zinc. | 250 | » |
| Eschweiler | 750 | 7.0 |
| Mouzaïa (Algérie)....Cuivre. | 100 | 41 |
| Blanzy....Charbon. | 500 | 800 |
| Chazotte....Charbon. | 1/3 500 | 510 |
| Charbonnages belges | 500 | 327 50 |
| Pont-de-Loup (sud)....Charbon. | 1000 | 260 |
| Mines de la Loire....Charbon. | 1/72265 | 565 |
| Centre-du-Flenu....Charbon. | 1000 | 170 |
| Long-Pendu....Charbon. | 500 | » |
| Epinac....Charbon. | 1/2 400 | » |
| Haute-Loire....Charbon. | 500 | 250 |
| Montchanin....Charbon. | 5000 | 5010 |
| Azincourt....Charbon. | 1/4 500 | 800 |
| Echarcon....Papeterie. | 1000 | 1000 |
| Essonne....Papeterie. | 1000 | » |
| Bastennes....Asphalte. | 1000 | 400 |
| Monceaux-sur-Sambre....Forges. | 1000 | 1700 |
| Aveyron (Decazeville)....Forges. | 3000 | 600 |
| Maubeuge (Nord)....Forges. | 500 | 510 |
| Alais....Forges. | 3000 | 1750 |
| Châtillon et Commentry....Forges. | 1000 | 1100 |
| Providence....Forges. | 1000 | 1050 |
| Herserange (n libér.)....Forges. | 300 | 251 |
| Le Phénix | 750 | 1215 |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1/500 | 650 |
| Valentin-Cocq....Usine. | 500 | 930 |
| Société Cail et Ce....Usine. | 500 | 845 |
| Christofle....Usine. | 500 | 945 |
| Tuyaux de Chameroy....Usine. | 500 | 8.0 |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 25 |
| Gaz anglais (Paris) | 2500 | 4000 |
| — français (Paris) | 500 | 900 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1275 |
| — de Belleville libéré | 500 | » |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 825 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 785 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | » |
| Gaz de Wazemmes | 500 | 450 |
| — d'Arles, 1re série | 400 | 90 |
| — Do 2e série | 100 | 45 |
| — de Besançon | 450 | 525 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | » |
| — de Versailles | 500 | 575 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries impériales | 1000 | 1000 |
| — Caillard | 1000 | 630 |
| Gondoles parisiennes | 81 | 185 |
| Omnibus (Entreprise générale) | 1000 | 2000 |
| Omnibus (rive gauche) | 250 | 200 |
| Favorites....Omnibus. | 800 | 1750 |
| Hirondelles....Omnibus. | 1000 | 225 |
| Orléanaises....Omnibus. | 1000 | 700 |
| Tricycles....Omnibus. | 800 | 800 |
| Compagnie générale....Pet. voit. | 500 | 770 |
| [illegible]....Pet. voit. | 500 | 810 |
| Lutéciennes....Pet. voit. | 500 | 770 |
| Sylphides....Pet. voit. | 500 | 600 |
| Générale....Ass. maritime. | 12500 | 45 0/0 b. |
| Lloyd français....Maritime. | 5000 | 15 0/0 b. |
| Union des Ports....Maritime. | 5000 | 13 0/0 b. |
| Mélusine....Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. |
| Sécurité....Maritime. | 5000 | 20 0/0 b. |
| Sauvegarde....Maritime. | 5000 | 11 0/0 b. |
| Océan....Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale....Incendie. | 5000 | 145 0/0 h. |
| Générale....Incendie. | 5000 | 32.500 |
| Union....Incendie. | 5000 | 53 0/0 b. |
| France....Incendie. | 5000 | 32 0/0 b. |
| Phénix....Incendie. | 4000 | 3300 |
| Providence....Incendie. | 2500 | 11 0/0 b. |
| Urbaine....Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance....Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Éventualités d'Avignon | 31 50 | » |
| — de Cette | 10 | » |
| — de Fampoux | 25 | » |
| Glaces d'Oignies....Belgique. | 1000 | 1425 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 400 |
| — de Montluçon | 500 | 410 |
| Docks | 250 | 210 |
| Journaux réunis | 500 | 510 |
| Moberly (Amiens) | 500 | 770 |
| Cobin (Frévent) | 500 | 500 |
| Gamaches | 500 | 400 |
| Palais de Cristal | 100 | 160 |
| Rocher | 500 | » |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

· 70. 18e ANNÉE. — N° 83. SAMEDI, 25 FEVRIER 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

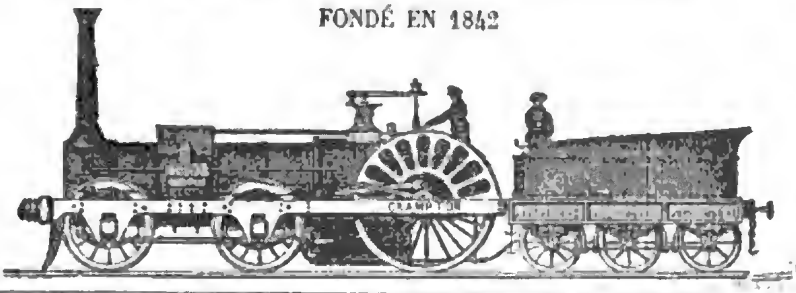
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
**55, *Rue Richelieu***

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements.... | 13 » | 24 » |
| Etranger..... | 16 » | 30 » |

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### *SOMMAIRE.*

Situation, 113. — Crédit foncier de France. Obligations foncières, 113. — Chemin de Dijon à Besançon, 114. — Chemin de fer de Lyon. Situation des travaux, 114. Chemin de fer de Paris à Bordeaux, 115. — Chemin de fer central suisse, 116. — Société d'Herseranges, 116. — Actes officiels. Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, 116.— Recettes de la semaine, 116. — Avis aux actionnaires, 117. — Compagnie du télégraphe électrique sous-marin. Rapport des administrateurs, 117. — Société des mines et usines de cuivre de Marienberg et Bendorf, 118. — Chemin de Paris à Cherbourg, 119. — Chemin de fer de Turin à Gênes, 119. — Forges, 119. — Chemin de fer d'Orléans, 120. — Correspondance, 120. — Tableaux de Rouen, 121, 122, 123. — Recettes, 124. — Annonces, 125, 126. — Chronique de la Bourse, 127. — Bourse, 128.

### Situation.

Le refus de l'empereur de Russie d'accéder aux conditions proposées par l'empereur des Français, refus annoncé par *le Moniteur*, devait nécessairement affecter les cours, puisqu'il constatait officiellement l'état de guerre. Vendredi, 17 février, la rente 3 0/0 fermait à 67 90; l'Orléans, à 1,075; le Nord, à 737 50; le Strasbourg, à 715; le Lyon, à 818 75; le Crédit mobilier, à 620; hier, jeudi, 23 février, le 3 0/0 fermait à 66 65, après avoir fait lundi 65 75; l'Orléans, à 1070; le Nord, à 730; le Strasbourg, à 707 50; le Lyon, à 807 50; le Crédit mobilier, à 580; ce qui représente une baisse de 1 25 sur le 3 0/0; de 5 fr. sur l'Orléans; de 7 50 sur le Nord; de 7 50 sur le Strasbourg; de 11 25 sur le Lyon; de 40 fr. sur le Crédit mobilier.

En réalité, il n'y a eu une baisse appréciable que sur la rente et sur le Crédit mobilier. Les chemins de fer ont à peine varié.

Il y a longtemps que nous avions prévu, qu'en cas de crise, les valeurs des chemins de fer résisteraient mieux à la baisse que toutes les autres. Aussi solides que les valeurs immobilières, jouissant comme les fonds publics de tous les avantages d'intérêt public, elles présentent de plus l'avantage d'un revenu qui progresse et se développe avec l'Industrie et le Travail. Il est impossible d'assigner une limite aux revenus des chemins de fer, car on pourra toujours satisfaire aux transports qui se présenteront en augmentant le matériel. On comprend qu'un avenir pareil attire les capitaux, surtout lorsqu'ils trouvent, aux cours actuels des bonnes lignes, des placements qui varient entre 6 1/2 à 8 0/0.

F. Solar.

### Crédit foncier de France.

#### OBLIGATIONS FONCIÈRES.

L'opération financière à laquelle le *Crédit foncier de France* vient de procéder, a pleinement réussi. Les trois quarts des porteurs de promesses d'obligations, libérées de 200 fr., qui n'avaient pas jusqu'ici complété leurs versements, par anticipation, ont profité de la faculté qui leur était offerte, de réduire leur engagement primitif. Ils ont restreint leur souscription à une obligation de 500 fr., au lieu de 1,000 fr., et, par conséquent, ils complètent leur versement au moyen de 300 fr. par titre, au lieu de 800 fr. qu'exigeait le contrat primitif.

Dans la situation actuelle, cette solution se présente d'elle-même comme très-favorable au crédit de la Compagnie, à laquelle d'importantes ressources se trouvent ainsi assurées, sans que les porteurs des obligations soient exposés à supporter une charge trop lourde.

Il importe de préciser l'effet de cette mesure à l'égard de ceux qui n'ont pas usé de cette faculté de conversion.

Aux termes du contrat primitif, suivant les stipulations écrites sur le titre même, les 200,000 promesses d'obligations qui composent l'emprunt émis en 1853, sont divisées en vingt séries de 10,000 promesses chacune. Les séries sont appelées successivement, par la voie du tirage au sort, à compléter le versement de 1,000 fr. par obligation.

La condition de chaque tirage de série, c'est que la Compagnie ait *préalablement placé dix millions sur hypothèque*, de manière à ce que la dernière série ne puisse être appelée à fournir le versement complémentaire qu'après que 200 millions auront été placés sur hypothèque par le *Crédit foncier de France*.

Cette condition ne doit, en aucune manière, être altérée par la réduction facultative, à moitié, d'une partie des engagements contractés. La Compagnie est tenue de la remplir intégralement, pour procéder aux tirages successifs des séries. De cette manière, la position de ceux des souscripteurs qui ont préféré ne rien changer à leur engagement primitif, ne sera nullement changée. Ils ne pourront être appelés, par le tirage d'une série, à verser les 800 fr. qui restent dus sur les *promesses* dont ils sont détenteurs, qu'au fur et à mesure qu'une somme de 10 millions aura été placée sur hypothèque par la Compagnie.

La réduction d'une partie des obligations à 500 fr., loin d'accélérer les tirages successifs de séries, pourrait avoir l'effet contraire, si la Compagnie ne trouvait pas le moyen de remplacer par d'autres ressources la portion de l'emprunt à l'exécution de laquelle elle a renoncé. En effet, la réalisation effective des contrats hypothécaires exige un emploi

Digitized by Google

de fonds correspondant à dix millions par série.

Mais, du moment où cette mesure fortifie le crédit de la Compagnie, elle servira aussi à augmenter ses moyens d'action.

Une pensée beaucoup plus hardie, beaucoup plus radicale avait été émise; elle consistait à ne rien demander aux porteurs des promesses d'obligation, en libérant les certificats de dépôt à 200 fr., et en délivrant, en échange, deux obligations de 120 fr. chacune, produisant 3 fr. d'intérêt et jouissant des lots. L'effet de cette mesure devait être, à notre avis, de porter immédiatement la valeur de ces obligations au-dessus du pair, et de créer une circulation en faveur de ces titres qui reposent, comme garantie, sur le sol. Nous croyons que la Compagnie aurait trouvé dans cette combinaison des éléments de prospérité plus grands que par la combinaison adoptée.

Cette idée se trouve, du reste, en partie exécutée dans la libération des obligations a 500 fr.; on peut dire qu'elle est appliquée aux deux tiers; car le porteur du *certificat* n'est appelé à fournir que 300 fr., au lieu de 800 fr. Le succès obtenu, de cette manière, par la Compagnie, lui a procuré la disposition immé-diate d'un capital important.

Quant à la question du tirage des séries, elle reste ce qu'elle était auparavant. La Compagnie a déjà placé au-delà de 30 millions sur hypothèque, sur les 44 millions de prêts autorisés par le Conseil d'administration. Elle peut donc, outre le premier tirage qui a appelé au versement la série M, en faire deux autres. Mais, au delà, pour qu'elle soit en droit de procéder au quatrième tirage, il faut qu'elle ait placé dix millions de plus, et ainsi de suite, par somme de dix millions de placement, jusqu'à l'épuisement des vingt séries, au moyen de deux cents millions de placement.

Un fait curieux s'est produit à l'occasion de la conversion facultative des obligations du Crédit foncier; il prouve l'abondance de l'argent, au milieu des circonstances difficiles qui pèsent sur la France, et montre que cette valeur, divisée aujourd'hui entre plus de cinq mille porteurs, se trouve entre bonnes mains.

Une maison de banque honorable s'était engagée à fournir le versement de 100 fr. par certificat, exigé actuellement de ceux qui ont usé de la faculté de réduction. Or, sur environ 74,000 titres qui se sont présentés, *4,000 seulement* ont profité de l'avance offerte.

Les obligations foncières sont, du reste, bien tenues, et cela doit être, car le cours auquel la baisse générale les a réduites, a pour effet de joindre un revenu plus élevé à la solidité exceptionnelle d'un titre, qui repose sur la partie la plus sûre, la plus incontestable de la valeur du sol.

Au cours de 115 fr. par certificat de dépôt (déduction faite des 800 fr. non versés), l'obligation de 500 fr. 4 0/0 donne un revenu de 4 fr. 82 0/0, outre le droit au tirage trimestriel des lots, et le remboursement à 500 fr., par conséquent, avec une prime de près de 20 0/0. L'obligation de 500 fr. 3 0/0 donne, au même cours, un revenu de 3 fr. 63 0/0, outre le droit au tirage trimestriel des lots, et le remboursement à 600 fr., par conséquent, avec une prime de près de 44 0/0.

---

## Chemin de Dijon à Besançon.

La fusion qui avait été projetée entre les Compagnies de Paris à Lyon et de Dijon à Besançon et que nous avions annoncée, n'a pu être réalisée par suite des difficultés survenues de divers points; un nouveau traité a été arrêté entre ces deux Compagnies, et nous espérons que celui-ci aura un sort plus favorable que son aîné.

La Compagnie de Paris à Lyon consent à délivrer à la Compagnie de Dijon 25,000 actions du chemin de Paris à Lyon, libérées de 250 fr.

Ces 25,000 actions seraient réparties comme suit :

1° Aux actions de Dijon à Besançon libérées de 350 fr. et représentant 33,200 actions, il serait délivré en échange 5 actions de Paris à Lyon, libérées de 250 fr., pour 7 actions actuelles de Dijon.

Dans cette attribution est compris le droit des souscripteurs aux 10,000 actions nouvelles.

2° Aux 36,800 actions de Dijon, sur lesquelles il n'a été versé que 100 fr., il serait distribué une action de Paris à Lyon contre 28 1/2 actions nouvelles, auxquelles on remboursera en outre le versement de 100 fr. qui a été effectué.

La première catégorie absorbe 23,715 actions, et la seconde 1,285 actions, ensemble 25,000 actions.

Par suite de ce traité, et les actions de Lyon étant fixées à 800 fr., voici quelle est la valeur des actions de Dijon :

| | |
|---|---|
| 5 actions de Lyon à 800 fr. font | 4,000 fr. |
| A déduire 250 fr. pour versement non effectué, | 1,250 |
| Reste, | 2,750 |

Cette valeur de 2,750 fr. répartie sur 7 actions de Dijon, représente 393 f. 25 c. soit 43 f. 25 c. en sus du versement de 350 f., ce qui porte le prix relatif des actions actuelles de Dijon à Besançon à 543 fr. 25 c.

Les actions de Dijon à Besançon, qui ne sont versées qu'à 100 fr. recevant une action de Lyon par 28 1/2 actions, cette proportion représente une prime d'environ 20 fr. par action.

G. Lenoir.

---

## Chemin de fer de Lyon.

### SITUATION DES TRAVAUX.

Nous recevons de notre collaborateur M. Ad. Blaise, qui parcourt la ligne de Paris à la Méditerranée, la lettre suivante :

Lyon, 22 février 1854.

Il semble que le ciel se charge de faire le prospectus des chemins de fer et de démontrer chaque jour davantage leur utilité, disons-le mot, leur indispensabilité pour un peuple qui veut se livrer au travail d'abord, au loisir ensuite, sans être entravé dans ses projets par des obstacles ridicules.

Vous savez quel budget de temps j'avais fait en quittant Paris pour aller chercher un peu de soleil, de repos et de santé dans le Midi. Je n'ai pas fait encore la moitié du trajet que, déjà deux fois, les combinaisons les plus ingénieuses et les mieux conçues sont déjouées par les lacunes qui existent dans nos chemins de fer.

De Paris à Chalon, le parcours se fait, grâce à une voie excellente et admirablement entretenue, avec une régularité de chronomètre, dans de bonnes voitures, larges, bien garnies et bien chauffées, dont le comfort fait sentir d'une manière d'autant plus pénible l'atrocité de l'ombre de repas que l'on fait payer si cher à Dijon.

A Chalon, le service du chemin de fer s'arrête, et le voyageur est livré à la merci et miséricorde d'une collection de coches d'eau qui ont la prétention de faire la concurrence au chemin de fer, même après que celui-ci continuera jusqu'à Lyon.

Les malheureux, quelle présomption et quel excès d'audace! Combien le ciel nous punit, par leurs mains et à nos dépens, de leurs prétentions. A certaines époques de l'année, ce sont les hautes eaux qui les retiennent au port; à d'autres, ce sont les brouillards. Maintenant, c'est autre chose : le froid, les glaçons, les basses eaux, que sais-je? Toujours est-il qu'en arrivant à Chalon on m'a montré un trou que l'on m'a dit être la Saône, avec des bateaux à terre, mais de service, point. Me voilà donc forcément retenu à Chalon, maugréant et maudissant ceux qui, à Lyon et à Paris, ont prétendu à une autre époque qu'il était inutile de faire un chemin de Chalon à Lyon, la batellerie répondant d'une manière très-satisfaisante, assurait-on, à tous les besoins du commerce et des voyageurs! J'avais combattu cela dans le temps; aujourd'hui j'ai bien le droit de donner à ces messieurs un bel et bon démenti, et de féliciter mon pays de n'avoir pas cru à l'infaillibilité de ces avocats de la batellerie et des commissionnaires en transit.

Ne pouvant aller de Chalon à Lyon par la Saône, force m'a été de prendre une voiture et de suivre la route de terre. Au fond, si j'ai dérangé l'équilibre de mon budget de temps, il n'y a que ma santé qui en souffrira, mon voyage forcé par terre m'ayant permis de visiter les principaux ouvrages du prolonge-

Digitized by Google

ment du chemin de fer de Chalon sur Lyon, ce qui va me permettre de vous en parler.

Lorsque la Compagnie actuelle du chemin de fer de Lyon en est devenue concessionnaire, le 5 janvier 1852, la ligne était livrée à l'exploitation jusqu'à Chalon, mais plusieurs points essentiels du tracé du prolongement sur Lyon, notamment la traversée de Chalon, n'étaient pas encore arrêtés. Avant qu'on ait pu se mettre d'accord, tant avec les autorités locales qu'avec le conseil des ponts-et-chaussées, sur la direction à suivre, il s'est passé bien des mois, et comme les travaux étaient assez considérables sur ces mêmes points et que les terrains y étaient difficiles, c'est là, tout naturellement, qu'il existe encore quelques lacunes dans les terrassements, et c'est pour cela que la section de Chalon à Mâcon n'a pas été ouverte le 5 janvier dernier, ainsi que le prescrivait le cahier des charges. Par contre, il est vrai, les travaux ont été poussés avec tant de vigueur et d'habileté sur la section de Mâcon à Vaise (Lyon), qu'au lieu de n'être prête que pour le printemps de 1855, elle sera terminée et pourra être ouverte en même temps que celle de Mâcon à Chalon, c'est-à-dire en mai prochain, dans trois mois d'ici. Environ 100 kilomètres de voie simple sont déjà posés, partout où l'état des travaux l'a permis; le ballestage suit la pose et sera terminé partout en temps utile.

C'est à Lyon, au faubourg de Vaise, que sont les plus grands travaux en cours d'exécution pour l'établissement de la gare.

Entre Collonges et Vaise, on ne rencontre que deux ouvrages d'art : un souterrain de 260 mètres, derrière le village de Saint-Rambert, et un autre de 160 mètres, dit de la Pelonnière, plus près de Vaise. Le chemin de fer traverse, dans cette partie de son parcours, de fort belles propriétés de plaisance, orgueil désormais humilié des riches fabricants lyonnais. Tous ces travaux touchent à leur terme et ne retarderont pas d'une heure l'ouverture de la ligne.

La gare de Vaise, à laquelle nous arrivons en sortant des ex-villas lyonnaises, occupe une surface de 180,000 mètres, au nord de la route de Paris par la Bourgogne; elle est en remblai de 5 mètres 50 au-dessus de cette route, et de 9 mètres au-dessus du sol naturel, très-bas en cet endroit.

Les établissements créés sur cette vaste plate-forme comprennent :

1° Un hangar couvert de 230 mètres, sur 32 mètres (7,360 mètres), pour la réception des marchandises à l'arrivée; ce hangar est précédé et suivi de quais découverts qui en augmentent encore l'étendue, il est desservi par un groupe de 6 voies avec plaques tournantes pour les formations et décompositions de trains;

2° Un hangar couvert de 230 mètres sur 22 (5,060 mètres), pour la réception des marchandises au départ; ce hangar est desservi par un groupe de cinq voies avec plaques tournantes;

3° Une gare de voyageurs comprenant un groupe de quatre voies couvertes, plus trois voies de remisage également couvertes et pouvant abriter 66 voitures;

4° Une grande remise pour 26 machines-locomotives avec leur tender;

5° Une petite remise pour 6 locomotives en feu;

6° Un grand atelier pour les réparations ordinaires courantes;

7° Une remise, à portée des ateliers, pour les wagons en réparation.

La construction de tous ces bâtiments est déjà fort avancée; les murs sont arrivés à peu près à hauteur. On commencera le mois prochain la couverture de la grande halle de la gare des voyageurs.

Après avoir visité les importants travaux que je viens de décrire, et qui font partie de ce que l'on appelle : *l'arrivée à Lyon*, l'habile ingénieur qui dirige toute la section de Chalon à Perrache, M. Chaperon, a bien voulu me conduire sur le chantier de la traversée de Lyon, s'étendant de l'espace compris entre la gare de Vaise et la presqu'île de Perrache, où sera établie la gare de jonction qui doit être commune au chemin de Paris à Lyon et à celui de Lyon à la Méditerranée.

La route de Paris par la Bourgogne, et celle de Paris par le Bourbonnais, formant un angle aigu avec la première, sont franchies par le prolongement du chemin de fer, sur deux ponts-biais en fonte, reliés entre eux par un remblai; au-delà du second pont, le remblai continue jusqu'aux approches de la montagne de Saint-Irénée, où commencent la tranchée et le tunnel au moyen duquel on évite Fourvière, et l'on se dirige en droite ligne sur la Saône.

Le tunnel de Saint-Irénée a 2,100 mètres de longueur; il est partout en ligne droite et perpendiculaire à la Saône. Cinq grands puits ont été foncés pour sa construction et serviront à son aérage; un sixième, foncé à quelques cents mètres de la tête nord, sert seulement aux travaux. La tranchée d'accès du nord est ouverte à la tête de la galerie, percée sur environ 30 mètres. A la suite vient un boyau d'environ 280 mètres se dirigeant sur le grand puits n° 1, dont il a fallu provisoirement abandonner le fonçage, en raison de l'abondance des eaux. Quand le boyau de reconnaissance de la tête nord sera arrivé à la rencontre du point vertical où doit atteindre le puits n° 1, il servira de galerie d'écoulement pour les eaux, et permettra de garantir les ouvriers contre des accidents possibles, et d'éviter l'établissement sur la montagne de pompes d'épuisement avec machines fixes, ce qui eût été très-coûteux.

Le puits n° 2 a 75 mètres de profondeur; il est entièrement foncé, et environ 100 mètres de boyaux sont percés à droite et à gauche dans le gneiss.

Le puits n° 3 a 80 mètres de profondeur; il est entièrement foncé; la galerie commencée dans le granit est même plus longue que celle du puits n° 2.

Le puits n° 4 aura 88 mètres de profondeur; le travail du fonçement est arrivé à 40 mètres environ, et a été retardé par la traversée d'une couche de sable aquifère qui ne donnait pas moins de 1,500 à 1,600 hectolitres d'eau par heure (2,666 litres par minute). Cet obstacle est maintenant franchi, et des maçonneries hydrauliques parfaitement étanches permettent de continuer le fonçement du puits.

Le puits n° 5, le dernier, a 68 mètres de profondeur et est arrivé à son niveau : 260 mètres de galerie sont en outre percés à droite et à gauche.

Enfin, la tête du sud a sa façade sur la Saône, et 160 mètres de galerie presque entièrement maçonnés.

A quelques pas de cette tête commencent les travaux du pont sur la Saône, comprenant deux arches de service sur le quai de la rive droite, quatre arches en anse de panier sur le fleuve, c'est-à-dire trois piles et deux culées, et trois petites arches de service sur le quai de Lyon, rive gauche de la Saône. Les cinq petites arches des deux rives sont entièrement terminées et clavées, et les trois grandes fondées et les assises montées au-dessus de l'étiage.

Ce pont sera complétement achevé dans le courant de la campagne qui va s'ouvrir; le tunnel ne sera pas fini avant la fin de l'année prochaine, de telle sorte que le chemin de fer de Lyon n'arrivera à Perrache qu'au printemps de 1856. Mais qu'importe aux voyageurs que leur destination soit Lyon ou Marseille ! D'ici à trois mois ils pourront arriver à Lyon sans débrider, en douze heures, et ne seront plus exposés aux caprices de la Saône, coquette surannée qui a des vapeurs nommées brouillards; qui gèle l'hiver, qui déborde au printemps et se sèche l'été, de sorte que l'on ne peut jamais compter sur elle.

Dans ma prochaine lettre je vous parlerai du Rhône, qui me joue depuis quarante-huit heures le même tour que la Saône, sous prétexte qu'il n'a que 14 centimètres d'eau à l'étiage, et ne peut pas se charger de ma maigre personne. Encore un qui a fait payer le pain cher aux malheureux cet hiver, et qui a grand besoin que le chemin de fer mette un terme à ses extravagantes prétentions. Il a beau avoir pour lui les maîtres de forges, qui ne livrent pas les fontes et les rails à la Compagnie de la Méditerranée, il faudra bien, à quelques mois et à quelques 100,000 f. d'indemnité près, que les livraisons aient lieu, que le chemin soit ouvert, et alors on verra, non pas la mort de la batellerie, que personne ne veut, mais la régularisation de ses services et de son fret par la concurrence du chemin de fer, qui sera là comme partout ailleurs, comme sur le Nord, comme sur Rouen, le véritable modérateur du prix des transports.

Tout à vous et à la semaine prochaine,

A. Blaise (des Vosges).

---

## Chemin de fer de Paris à Bordeaux.

Les travaux de terrassements pour le che-

Digitized by Google

min de fer de Poitiers à la Rochelle sont en pleine activité. Déjà la jonction de l'embranchement a la ligne de Paris à Bordeaux est faite à Saint-Benoît et se poursuit jusqu'au Clain, sur lequel deux ponts de service viennent d'être établis. Deux cents ouvriers sont arrivés samedi à Ligugé et trois colossales locomotives font sans relâche le transport des terres.

### Chemin de fer central suisse.

On lit dans le journal *la Suisse* :

« Lorsqu'en décembre 1852 parut le prospectus de cette entreprise, il s'agissait de construire un réseau ayant 195 kilomètres de longueur, dont le coût a été évalué à 48 millions, et le revenu d'abord au 5, et, pour plus tard, au 10 0/0. La ligne de Soleure, dont la concession était alors encore pendante, vint s'y ajouter et porter la longueur de la voie à 225 kilomètres, dont 64 à double voie.

» Il a fallu une année entière pour pousser les travaux préliminaires au point où ils sont maintenant arrivés; c'est-à-dire non-seulement pour déterminer les tracés les plus convenables et les moins coûteux, mais aussi pour fixer de telle sorte la mesure des travaux que l'on pût apprécier à peu près le montant de la dépense. Le résultat de cette étude d'ensemble a constaté que le capital proposé de 48 millions ne sera pas dépassé, bien que la ligne aura 30 kilomètres de longueur en sus. La durée de ces études se trouve par là justifiée; ce n'est, en effet, qu'à ces études approfondies que l'on doit d'être arrivé à ce résultat favorable, admiré même par des ingénieurs étrangers. Ajoutons que sous le rapport des frais, le doute est d'autant moins possible que l'on a déjà adjugé la construction de 37 kilomètres à 5 0/0 au-dessous du prix porté au projet; et à chaque adjudication il y a eu grande concurrence d'entrepreneurs.

On sait déjà que le chemin de fer de Bâle-Sissach sera mis en exploitation avant la fin de cette année et que tout a été disposé à cet effet. On sait également que le tunnel de Hauenstein, dont les frais de construction avaient été évalués à 5 millions, a été adjugé à 4 1/2 millions à un entrepreneur qui offre les meilleures garanties et qui s'est engagé à l'achever dans trois ans.

La totalité du capital, c'est-à-dire la base pour apprécier le revenu, est donc fixée avec la plus grande certitude possible, et pour apprécier la valeur de l'entreprise au point de vue financier, il reste à calculer le revenu probable de l'exploitation.

Ce n'est que par analogie que l'on peut y procéder, car il a été partout démontré que la circulation sur les routes ordinaires est une donnée très-insuffisante comparativement à celle des chemins de fer.

Les tableaux qui viennent d'être publiés en France touchant le produit de tous les chemins de fer en exploitation dans ce pays, nous conduiront approximativement au résultat. Les prix de transport y sont les mêmes que ceux qui nous sont accordés par les concessions: d'un autre côté, ceux qui connaissent les deux pays ne sauraient douter que la circulation en Suisse n'égalera au moins celle de la France. Nous n'avons pas, à la vérité, de grandes villes; en revanche, notre commerce local, ce qui est le plus important, comme on sait, pour les chemins de fer, a atteint un développement qui n'a pas d'égal dans aucun pays du continent. Outre cela, nous avons chaque année une affluence croissante de visiteurs étrangers.

D'après les susdits tableaux insérés au *Moniteur*, le produit brut des chemins de fer français en 1853 a un peu dépassé en moyenne et par kilom., 41,000

Les frais d'exploitation déduits, 50 0/0 environ, 21,000

Il reste en revenu net, par kilom. 20,000

En prenant cette moyenne pour les 225 kil. de notre réseau, nous trouvons un revenu net annuel de 4,500,000 fr., c'est-à-dire plus de 9 0/0 du capital. Si nous comptons maintenant que le quart des 48 millions sera émis en obligations portant le 5 0/0, nous trouvons que le dividende des actions atteindra presque le 11 0/0.

Les chemins de fer français n'ont pas sans doute produit tout d'abord le revenu actuel; ils l'ont obtenu au moyen du prolongement et de la fusion des diverses lignes, aussi bien qu'en comblant les lacunes. Mais remarquons, quant au chemin de fer central suisse, que, dès son ouverture, il se trouvera en communication avec trois ou quatre lignes des plus importantes du continent. On peut ajouter au surplus que le nombre des chemins de fer qui produisent le 6, le 10 et même le 15 0/0, n'est pas en majorité. Répétons enfin qu'il y a peu de pays mieux dotés que la Suisse sous le rapport du mouvement commercial et du bien-être général.

### Société d'Herseranges.

M. le comte Siméon, qui avait été nommé membre du conseil de surveillance de la Compagnie des forges d'Herseranges, dans la dernière assemblée générale des actionnaires, n'a pas accepté ces fonctions.

## ACTES OFFICIELS.

### Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu notre décret en date du 7 mai 1853, qui a approuvé une convention, en date du 6 mai précédent, portant concession du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble;

Vu le cahier des charges annexé à ce décret;

Vu la loi du 10 juin 1853, qui a approuvé les art. 3 et 5 dudit cahier des charges;

Notre conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble* est autorisée.

Sont approuvés les statuts de ladite société tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé, le 13 février 1854, devant Me Foucher et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. La société sera soumise à toutes les obligations qui dérivent du cahier des charges sus-mentionné.

Art. 3. La présente autorisation pourra être révoquée en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

Art. 4. La société sera tenue de remettre tous les six mois un extrait de son état de situation au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, aux préfets des départements de la Seine, de l'Ain et de l'Isère, au préfet de police, à la chambre de commerce de Paris et aux greffes des tribunaux de commerce de Paris et de Grenoble.

Art. 5. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des Lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires des départements de la Seine, de l'Ain et de l'Isère.

Fait au palais des Tuileries, le 18 février 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

*Le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

P. MAGNE.

### Recettes de la semaine.

| *Lignes.* | *Recettes brutes.* | *Augment. s. 1853* | |
|---|---|---|---|
| | | *Totale* | *0/0.* |
| Orléans | 704,639 » | 171,386 | 32.1 |
| Nord | 670,464 » | 116,627 | 21.0 |
| Rouen | 188,941 » | 23,886 | 14.4 |
| Havre | 91,017 » | 27,233 | 42.6 |
| Strasbourg | 478,780 » | 127,054 | 56.1 |
| Bâle | 56,063 » | 12,566 | 28.8 |
| Ouest | 95,644 » | 12,820 | 15.4 |
| Méditerranée | 178,256 » | 35,457 | 24.8 |
| | | *Diminution s. 1853* | |
| | | *Totale* | *0/0.* |
| Lyon | 310,177 » | 789 | 0.2 |

AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

# AVIS AUX ACTIONNAIRES.

## Opérations courantes.

### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

OUEST. — Le 30 mars, assemblée générale, à 3 heures, 44, boulevard Montparnasse.

Déposer vingt actions du 5 au 20 mars.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés à la Compagnie.

LYON A LA MÉDITERRANÉE. — L'assemblée générale se réunira le samedi 25 mars, à 3 heures, rue Laffitte, 23.

Vingt actions donnent le droit de faire partie de l'assemblée.

On donnera des cartes d'admission sur dépôt des titres.

ROUEN AU HAVRE. — Assemblée générale le 30 mars, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

On délibérera sur la proposition de modification aux statuts, en ce qui règle l'amortissement du capital social.

Déposer vingt actions, de 10 à 4 heures, avant le 15 mars.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Assemblée générale le mardi 14 mars 1854, salle Herz. — Déposer vingt actions.

DIJON A BESANÇON. — Jeudi, 2 mars, assemblée générale pour examiner et recevoir les comptes annuels, entendre le compte-rendu des négociations entamées pour la fusion de Dijon avec Lyon, et délibérer sur diverses propositions soumises par le Conseil. — Déposer vingt actions.

CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE. — Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Compagnie qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le mardi 21 mars prochain, à midi, dans les bureaux de l'exploitation, à Marchiennes-au-Pont, près Charleroi (Belgique).

Le but de la réunion est de délibérer sur les comptes du dernier semestre 1853. Ces comptes seront déposés, vingt jours à l'avance, dans lesdits bureaux, à l'inspection de MM. les actionnaires.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins, complétement libérées, et avoir déposé ses titres, au moins dix jours à l'avance, boulevard Waterloo, 20, à Bruxelles, entre les mains du secrétaire directeur ;

Ou, au moins quinze jours à l'avance, à Paris, rue Grange-Batelière, 11, entre les mains de M. Bernard ;

Ou, au moins quinze jours à l'avance, entre les mains de M. Arnold, 31, Golden-Square, à Londres.

MM. les actionnaires sont aussi prévenus qu'à partir dudit jour 21 mars, ils pourront se présenter au siége de la Compagnie du chemin de fer du Nord, à Paris, place Roubaix, bureau des actions, pour faire estampiller leurs titres, conformément aux arrangements intervenus entre les deux Compagnies.

ANVERS A GAND. — Assemblée générale, le samedi 4 mars 1854, à midi, rue aux Choux, 3 bis. But de l'assemblée : lecture du rapport, exposé du bilan, et élections.

Déposer au moins dix actions, à Bruxelles, avant le 25 février ; à Paris, 34, rue de Provence, avant le 24 février.

GRAND'COMBE. — Le 26 mars, assemblée générale, à Nîmes.

Déposer vingt actions, au moins, à Nîmes ; à Paris, rue Lepelletier ; à Marseille, rue Haxo, 17.

### APPELS DE FONDS.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 25 fr. au 15 mars prochain, sous déduction de 2 fr. pour intérêts semestriels du premier versement. Versement de 25 fr. au 15 mai 1854, avec faculté de payer par anticipation le 15 mars, sous déduction des intérêts de 0 fr. 16 c. par action. Total à verser, 47 fr. 84 c. A Paris, rue Bergère, 18 ; à Bâle, chez M. Marcuard et Cie.

CRÉDIT FONCIER. — La série M, composant les promesses d'obligations foncières de 120,001 à 130,000, a été désignée par le sort, dans le tirage qui a eu lieu publiquement, au siége de la Société, le 22 courant, pour la libération complète des obligations définitives de 1,000 f.

En conséquence, tout porteur de promesse appartenant à cette catégorie est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr., complémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. avant le 9 mars ou 500 fr. avant le 9 mai prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et, notamment, il perdra le droit aux lots.

### SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

STRASBOURG. — (Voir aux échanges de titres)

PARIS A ROUEN. — Emission de 18,000 obligations de 1000 fr., remboursables à 1250 fr. en quinze annuités, et portant 50 fr. d'intérêt par an.

L'émission est faite au pair, soit au prix de 1000 fr. par obligation, dont 250 fr. payables en souscrivant.

Les autres versements se feront ainsi :

250 fr. le 15 mai 1854 ;
id. le 15 août 1854 ;
id. le 15 novembre 1854.

Le premier coupon, 5 0/0, sera payé le 1 décembre 1854.

La préférence est réservée pour cette souscription, jusqu'au 15 février, à MM. les actionnaires de la Compagnie de Rouen.

### PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

PARIS A ROUEN. — Depuis le 3 février 1854, paiement du dividende de 35 fr. du 2e semestre 1853, rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures, sur présentation des titres.

MINES DE LA LOIRE. — Depuis le 1er février, paiement du coupon de 25 f. des obligations, à Paris et à Lyon, à la caisse, chez Odier, à Genève.

### ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

CHEMIN DE FER GRAND-CENTRAL. — (Voir aux appels de fonds.)

### AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Le 24 février, à une heure, rue d'Amsterdam, 11, a eu lieu le tirage de 27 obligations de l'emprunt de 1845, et de 43 obligations de l'emprunt de 1847, remboursable le 1er mars.

C. DEVINA.

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

Une phase importante dans le travail du tunnel Saint-Irénée vient de se terminer. Il s'agissait de passer le plateau d'eau qui se trouve à 30 mètres de profondeur sous la place de Trion, et qui arrêtait le forage du puits.

Après des travaux préparatoires longs et coûteux, vu qu'ils nécessitaient l'établissement de cinq machines à vapeur, M. Mangini est venu à bout d'établir un revêtement imperméable à l'eau dans la partie de sables aquifères que traverse le puits n° 4 établi à Trion.

Un petit conduit avait été ménagé à la partie basse de ce revêtement pour l'écoulement libre des eaux pendant la durée de l'opération, et ces eaux étaient élevées au jour par une forte pompe, analogue à celles qui sont établies sur les puits d'extraction de houille.

L'opération étant terminée, il ne s'agissait plus que de fermer l'orifice d'écoulement pour retenir les eaux derrière le revêtement. C'est ce qui a été fait par M. Mangini lui-même aidé de deux ouvriers.

Aussitôt le tampon placé, le jeu des pompes a été suspendu, et nous avons été témoins de l'arrêt complet dans l'écoulement.

A son retour à l'orifice du puits, M. Mangini a été reçu par ses ouvriers, à la tête desquels se trouvaient M. Delaval, conducteur des travaux, et des piqueurs. L'un de ces derniers lui a offert un bouquet.

Placée à 150 mètres au-dessus du niveau de la place de Belleceur, quel magnifique parti on pourrait en tirer pour orner cette place de jets d'eau! Les pompes voisines continuent quelque temps encore d'y puiser, afin de diminuer sa pression contre les parois de la maçonnerie du puits et faciliter l'assise et la dessiccation de ces parois en maçonnerie doublée de tôle.

Maintenant on va poursuivre le creusement du puits jusqu'au niveau du tunnel.

(*Gazette de Lyon.*)

## Compagnie du Télégraphe électrique sous-marin.

*Rapport des administrateurs de la Compagnie du Télégraphe électrique sous-marin entre la France et l'Angleterre, fait à l'assemblée générale des actionnaires, tenue au siége de la Société, 55, rue de Richelieu, à Paris, le mercredi 15 février 1854.*

Messieurs,

Cette assemblée a été convoquée en vertu des dispositions de l'art. 16 de vos statuts.

Les gérants ont l'honneur de vous soumettre les comptes de la Société, comprenant les recettes et dépenses pour l'année 1853. Ils espèrent que le résultat de ces comptes sera favorablement accueilli par vous.

MM. les actionnaires voudront bien remarquer que, le 20 juin dernier, le télégraphe sous-marin entre Douvres et Ostende a été mis à la disposition du public pour la transmission des dépêches. C'est à dater de ce jour que la convention entre la Société, agis-

Digitized by Google

sant sous la Charte royale, et notre Compagnie a commencé à avoir son effet et que les comptes des recettes et dépenses des deux entreprises ont été divisés en proportions égales. Ces comptes indiquent :

1° Les recettes et dépenses de notre Société du 1er janvier au 19 juin 1853 ;

2° Celles des deux Sociétés du 20 juin au 31 décembre même année.

D'après le relevé de ces comptes, il résulte que les gérants se trouvent dans la position de pouvoir répartir, à titre de dividende pour les six premiers mois, une somme égale de 4 0/0, et pareille somme pour les six autres mois, formant ensemble un total de 8 0/0 pour l'année sur le capital de la Société, et de laisser en réserve un surplus de 4,973 fr. 50 c.

L'art. 14 de nos statuts porte que :

« La répartition des dividendes aura lieu le 1er mars de chaque année. » Les gérants pensent que cette clause pourrait être modifiée et proposent à l'assemblée de fixer à l'avenir la répartition des dividendes aux 1er mars et 1er septembre de chaque année.

Les gérants ont acquis l'assurance que le gouvernement français a déjà pris des mesures pour la construction d'une nouvelle ligne de Paris à Calais, afin d'établir sans retard la communication instantanée entre les deux capitales; les deux fils destinés à ce service seront placés dans le courant du mois prochain sur des poteaux en dehors de la ligne actuelle. Les gérants, tout en rendant hommage aux bons procédés de la part de l'administration française à cet égard, ont soumis à son appréciation les avantages qui résulteraient de la pose de ces deux fils dans une voie souterraine d'après le système adopté en Angleterre entre Douvres, Londres, Birmingham, Manchester et Liverpool. L'application de ce système, dont les propriétés sont incontestables, aurait entièrement supprimé tous les dérangements, et la transmission n'aurait jamais subi la plus petite interruption.

Les gérants regrettent vivement que cette dernière concession n'ait pu être encore obtenue ; et si de nouveaux retards sont signalés dans la transmission des dépêches, la cause ne pourra en être recherchée que sur le parcours français dont la ligne électrique aérienne se trouve exposée aux intempéries des saisons et subit l'influence des variations atmosphériques.

Tout en attendant de plus grands avantages et un développement des ressources pratiques et scientifiques des télégraphes à l'avenir, nous ne devons pas perdre de vue le passé.

A peine deux ans se sont écoulés depuis la pose du câble qui relie la France et l'Angleterre, qu'une seconde ligne (la propriété conjointe de notre Société) arrive à Ostende. Des communications directes permanentes sont établies entre Londres et Paris, et Londres et Bruxelles.

Le privilége de la transmission sans interruption des dépêches à Berlin nous a été accordé, et les expériences ont eu lieu, qui mettent Hambourg, Vienne et même Lemberg (distance d'environ 2,900 kilomètres), à la portée de notre bureau de Londres dans un espace de temps presque imperceptible.

Notre Société a été admise dans l'Union télégraphique des puissances continentales, et a obtenu l'avantage d'un service de nuit avec les villes principales de l'Europe.

Le nombre des dépêches a toujours été croissant, et les résultats ont été satisfaisants.

En novembre 1852, 1,475 ont été reçues et transmises, tandis que pour le même mois, en 1853, il y en a eu 2,624.

En janvier 1853, 2,016, et au même mois 1854, 3,120.

Enfin, MM. les gérants ne peuvent que vous féliciter sur le progrès continu de cette entreprise, et ils espèrent que, par suite de la bienveillante protection accordée à la Compagnie par le gouvernement français, la Société du télégraphe sous-marin sera en mesure de satisfaire à toutes les demandes du public, et qu'elle obtiendra, sinon un état de perfection absolu, du moins toutes les facilités compatibles avec l'important accroissement des transmissions télégraphiques.

Par autorisation des gérants :

JAMES POWER,
*Représentant de la Compagnie à Paris, 83, rue Richelieu.*

Le dividende de 8 0/0 sera payé au siége de la Société à commencer du 1er mars prochain, de midi à quatre heures.

---

## Société des mines et usines de cuivre de Marienberg et Bendorf.

A Bendorf (Prusse).

RAISON SOCIALE :

ED. LETRANGE ET CIE.

*La Société pourra être convertie ultérieurement en Société anonyme.*

SIÉGE SOCIAL :

*Bendorf, près Neuwied (Prusse rhénane).*

CAPITAL SOCIAL :

1,500,000 *fr., ou* 400,000 *thalers de Prusse, divisé en* 2,000 *actions de* 200 *thalers, soit* 750 *fr. chacune, et pouvant être porté ultérieurement à* 1 *million de thalers.*

DURÉE DE LA SOCIÉTÉ :

30 *ans.*

GÉRANT :

M. EDOUARD LETRANGE.

CONSEIL DE SURVEILLANCE :

MM.

Edouard Estivant, de la maison Estivant frères, fabricants et fondeurs de cuivre, à Givet (France) et à Bendorf, *président* ;

Pirlot, firme Ferd. Pirlot, fabricant et fondeur de cuivre à Liége (Belgique) ;

Napoléon Schleicher, fabricant et fondeur de cuivre à Stolberg (Prusse) ;

Adolphe Charlier, administrateur, directeur-gérant de la Société métallurgique, à Bonn (Prusse).

Par acte de fusion du 13 janvier 1854, les mines de cuivre et usines de Saint-Marienberg, appartenant à la Société métallurgique de Bonn (Prusse rhénane) et les usines à cuivre de Bendorf, de MM. Estevant frères, de Givet (France), ont été constituées en Société en commandite et par actions.

La mine de Marienberg est une des plus anciennes connues sur le Rhin.

Elle est aussi aujourd'hui la plus développée, et son gisement le mieux constaté. Ses cuivres jouissent d'une vieille réputation. Elle est située à une distance de quelques heures seulement de l'usine de Bendorf, par la voie du Rhin. Elle possède à sa surface même une grande usine pour le traitement des minerais de cuivre par la voie humide.

L'usine à cuivre de Bendorf est la seule qui effectue dans le pays le traitement des minerais de cuivre par les procédés gallois ; c'est également la seule y existant aujourd'hui en état de consommer de grandes quantités de minerais ou de cuivre bruts, et de les livrer au commerce, soit à l'état de lingots, soit de plaques immédiatement propres au martelage ou au laminage.

Il semblait déjà dès longtemps que ces deux établissements, Marienberg et Bendorf, fussent le complément l'un de l'autre, vu leur proximité réciproque et leurs besoins mutuels. Depuis plusieurs années, la mine vendait ses produits à l'usine de Bendorf.

Pendant ce temps les deux établissements purent juger des avantages à résulter de la fusion de leurs intérêts. C'est après cette étude, œuvre du temps, qu'ils viennent de se fondre en une seule et même Société.

La richesse de la mine se trouve constatée par sa production précédente et les travaux ouverts, et aussi par les rapports d'autorités notoirement compétentes, qui classent ce gisement en première ligne et susceptible d'une exploitation au moins triple de ce qu'elle est aujourd'hui (1).

L'usine à voie humide, livrant comme produit accessoire des sulfates de fer et autres produits chimiques, convertira en cément les minerais pauvres. L'usine de Bendorf, avec ses moyens puissants de raffinage, affinera ce cément, en même temps qu'elle opérera par voie sèche le traitement des minerais riches.

Ces établissements étant en plein roulement dès leur début, sans aucune école à faire, et n'ayant à desservir qu'un faible capital, il est

---

(1) *Extrait d'un rapport fait sur la mine de Saint-Marienberg, en* 1853, *par* M. Noeggerath, *conseiller supérieur des mines et professeur de minéralogie et d'exploitation de mines à l'Université royale de Bonn.*

« Prenant en considération les conditions de cette mine, on rencontre de tous côtés les perspectives les plus brillantes pour son exploitation à venir, suivie et de longue haleine. On peut admettre, avec toute la certitude que comportent les questions de l'espèce au point de vue de l'art, qu'un gîte métallifère qui, comme celui de Marienberg, s'est montré riche en minerais et comme donnant de beaux résultats plusieurs siècles durant, dont le très-grand développement est constaté d'une manière aussi évidente, se montrera également productif à une profondeur beaucoup plus grande. »

Digitized by Google

probable qu'ils fourniront, par leur réunion, les plus beaux résultats.

C'est porter leur rendement au minimum que de l'évaluer à un *cours moyen des cuivres* à 10 0/0 net, *année moyenne*.

En 1850, les prix des cuivres (*tough cake*) anglais était de liv. st. 84 par tonne ; il est aujourd'hui de liv. st. 126 en janvier 1851.

### Chemin de Paris à Cherbourg.

Les travaux du chemin de fer de Caen à Cherbourg sont entrepris aux abords de la ville de Valonges, sur une longueur totale de 6,700 mètres. L'administration a accordé pour ces travaux un crédit de 660,000 fr., sur lequel doivent être aussi imputées les indemnités de terrain.

Les chantiers n'ayant été ouverts que pour donner de l'ouvrage, pendant la saison rigoureuse, aux ouvriers inoccupés, leur activité est proportionnelle au nombre de ces ouvriers que les autorités administratives dirigent sur ces ateliers. Aussi le nombre des ouvriers a été de 600 environ, dans la troisième semaine de janvier; ce nombre a toujours décru depuis. Il faut en attribuer la cause à la douceur de la température, qui a permis de reprendre de bonne heure les travaux de la campagne, et aux armements du port militaire de Cherbourg, pour lesquels on a rappelé un grand nombre d'ouvriers d'art primitivement congédiés. C'est ainsi que, sur 1,070 ouvriers dirigés sur les ateliers du chemin de fer par M. le sous-préfet de Cherbourg, on en compte 200 présents au plus. Tous les autres ouvriers sont de Valognes ou des environs, et forment près des trois quarts du nombre total.

La nécessité d'organiser d'urgence les ateliers à l'entrée de l'hiver, n'a pas permis à l'administration de faire précéder l'occupation des terrains par les formalités prescrites par la loi d'expropriation. Ce retard va être réparé sans délai, et les enquêtes nécessaires vont s'ouvrir incessamment. Cette circonstance a prouvé l'empressement de tous les propriétaires à seconder les efforts de l'administration pour venir en aide aux classes nécessiteuses; en consentant à laisser occuper leurs propriétés avant même qu'on eût pu procéder à l'évaluation des indemnités qui, d'après la loi, devraient être préalables, ils ont permis de secourir, par un travail productif, les populations laborieuses si cruellement éprouvées par la cherté des subsistances, et le pays doit leur en être reconnaissant.

Nous croyons savoir que les études entre Cherbourg et Carentan sont complétement achevées et vont être soumises à l'approbation de l'administration supérieure.

(*Journal de l'arr. de Valognes.*)

### Compagnie des Docks-Napoléon.

La Compagnie des Docks-Napoléon a conclu le 14 courant, avec des capitalistes anglais, à la tête desquels se trouve la maison Fox Henderson, un traité dont les bases assurent définitivement le succès de l'entreprise. Le traité embrasse à la fois l'organisation financière et administrative de la Compagnie et la construction des Docks-Napoléon. Il assure à la Compagnie la coopération d'hommes spéciaux et éminents du commerce anglais, et tend à établir entre les Docks des deux pays des rapports dont les conséquences seront incalculables. Dans cette combinaison, les actions de la Compagnie seront libérées à 125 fr.

MM. Fox Henderson et C^e^ sont les constructeurs bien connus du Palais-de-Cristal à Londres.

### Chemin de fer de Turin à Gênes.

Nous recevons de l'un de nos correspondants de Turin les détails suivants sur la construction du chemin de fer de Gênes.

Ad. Blaise (des Vosges).

Comme dans l'un des derniers numéros de votre estimable journal vous avez bien voulu dire quelques mots sur l'ouverture du chemin de fer entre Turin et Gênes, je vous serais très-obligé si vous aviez encore la complaisance d'ajouter les renseignements suivants, qui ne manqueront pas d'exciter la curiosité de vos lecteurs.

Le chemin de fer entre Turin et Gênes est établi dans des conditions de pentes exceptionnelles et qui ne se rencontrent pas encore ailleurs. A Ducino, distant de Turin de 35 kilomètres, on rencontre une pente de 26^mm^ sur 2,500 mètres avec des courbes de 400 et 350 mètres de rayon. Après Alexandrie, les pentes sont de 8^mm^ ; dans la vallée de la Scrivia, elles comprennent des courbes de 500 mètres. Le point culminant du chemin de fer aux Apennins se trouve à la distance de 22 kilom. de la station de Gênes et à la hauteur verticale de 345 mètres. A partir de ce point, la voie descend dans un tunnel avec une pente de 29^mm^ pendant 3,500 mètres, et de 35^mm^ sur les 2,500 mètres suivants. Après, sur une longueur de 4,000 mètres environ, est une hauteur verticale de 98 mètres. Ces pentes sont de 25, 28 et 30 0/00. Dans cette localité, la voie suit des courbes continues de 400 mètres; ensuite, la descente maximum est de 15^mm^.

Sur ce chemin de fer, on rencontre des ouvrages d'art en maçonnerie importants sur le Pô, le Tanaro, le Bormida et leurs affluents, sept ponts, dont quatre avec 40 mètres d'ouverture sur le torrent Scrivia, outre des viaducs élevés de 30 mètres et au-delà sur plusieurs centaines de mètres; sept tunnels d'un développement de 7,100 mètres, et plusieurs petites galeries faites à ciel découvert sur une faible longueur. On rencontre des remblais et des déblais très-profonds.

La traversée des Apennins se fait avec des locomotives construites dans les établissements Stephenson et Cockeril, suivant un nouveau système inventé par MM. les ingénieurs Grandis, Rava et Sommeiller, chefs de service, sur les indications et projets desquels ont également été construites les locomotives de Ducino. Ces ingénieurs ont beaucoup travaillé pour l'exploitation de ce chemin de fer, et il paraît qu'ils sont parvenus à des résultats qu'on était loin d'espérer eu égard aux grandes difficultés dans lesquelles ils se trouvaient enveloppés, et desquelles vous pouvez juger en examinant les pentes et les courbes du chemin. Une preuve de cet heureux résultat est que les 8 et 9 courant, dans le voyage d'essai, personne n'a remarqué et on ne s'est même pas aperçu qu'on venait de traverser un tronçon de chemin de fer qui, pour les courbes et les grandes inclinaisons présentait à l'exploitation des difficultés qui ne se rencontrent pas encore autre part, et que par un système de locomotives nouvelles et combiné sans tâtonnement, on avait résolu la plus grande difficulté qui se soit jusqu'à ce jour présentée dans l'exploitation des chemins de fer. Ce fait honore hautement les ingénieurs susdits et place le chemin de fer de Turin à Gênes au premier rang, soit pour les grandes dépenses qu'il a exigées, soit pour l'heureuse solution de grandes difficultés d'exploitation, et vient en appui des nobles paroles que M. le comte de Cavour a adressées aux invités : *que le génie italien est toujours le même et qu'il suffit de lui fournir des occasions pour le montrer.*

On espère que dans peu d'années, on arrivera à percer et à traverser en chemin de fer les Alpes qui nous séparent de la Savoie, et qu'enfin seront exaucés les vœux de l'Italie, d'avoir une communication facile, rapide et économique avec la capitale de la civilisation moderne et avec les peuples les plus éclairés et les plus industriels de la terre.

Agréez, etc. G. J. S.

### Forges.

SAINT-DIZIER, 16 FÉVRIER.

Le marché a montré moins d'activité que pendant la semaine précédente. Cependant il existe encore des besoins. Des acheteurs ont demandé, en voulant obtenir des concessions qui n'ont pas été accordées; les demandeurs parlent de craintes de guerre, et, dans cette circonstance, d'incertitude du cours. Le maintien des prix des fontes fines, à la foire de Besançon, a donné de l'espoir à nos producteurs.

Guerre ou paix, tout est là. Dans le doute, les acheteurs s'abstiennent. Que demain les puissances belligérantes dressent la branche d'olivier, et les prix s'affermissent, les demandes affluent.

Les prix raisonnés se règlent d'après les derniers marchés : fonte à fer, 150 et 155 fr.; fonte pour 2^e^ fusion, 190 et 192 50, le n° 1. Les fers laminés continuent à être demandés à 325 et 330 fr. L'écoulement des fers battus à la houille est toujours faible à 335 fr. Plusieurs usines sont en chômage. En fers battus demi-roche au bois, on a fait encore, pour un petit marché, 335 fr.

FRANCHE-COMTÉ.

*Foire des maîtres de forges.*

On écrit de Besançon, 10 février :

« Le marché a été presque nul : ventes peu importantes et prix stationnaires. On vit au jour le jour, attendant pour le lendemain une solution qui s'éloigne sans cesse, et personne ne veut se charger de grands approvisionnements dans une position aussi incertaine. Le commerce et l'industrie s'accommodent mal d'un tel état de choses; mieux vaudrait une

Digitized by Google

crise décidée que cette langueur qui paralyse tout. »

— *Deuxième bulletin.* — La foire de Besançon a donné un résultat bien inattendu ; chacun croyait à une baisse que les événements politiques semblaient justifier, et cependant, dès l'ouverture du marché, il s'est présenté acheteurs aux anciens prix : 230 fr. les 1,000 kilog. à l'usine. On ne parle d'aucune affaire marquante, les acheteurs les ont limitées à leurs besoins.

HAUTE-GARONNE.

On mande de Toulouse que les fers de l'Ariége sont encore tenus, rendus dans cette localité, à 390 et 400 fr. les 1000 kilogr. ; les producteurs ont commencé à ralentir leur fabrication.

Les fers laminés se raisonnent à des prix en faveur. Cela tient à la rareté de cet article : les forges qui fournissent ces contrées, les usines de Decazeville et d'Aubin, sont presque exclusivement occupées aux commandes des chemins de fer.

Le dépôt des forges d'Alais est complétement dessassorti ; néanmoins, pour le peu d'échantillons qu'il lui reste, on a élevé les prix de 20 fr. par 1000 kil., ce qui porte leur marque *fer soudant* à 380 fr., avec 20 fr. d'augmentation par classe. — *Fer ordinaire* à 350 francs.

Le dépôt des fers de Basse-Indre a bien peu d'échantillons ; il cote toujours à 400 fr. la 1re classe.

Le dépôt de la forge des Avalats (Tarn), qui produit des fers de qualité supérieure, cote à 410 fr. Ce dépôt est passablement assorti.

Le dépôt des forges de la Compagnie de la Loire et de l'Ardèche reçoit considérablement; il cote ses marques Lavoûte ou Lorette à 360 fr.

Bessége (Gard) à 320 fr. les 1000 kilogr.

On raisonne les aciers aux prix suivants : Acier laminé ordinaire pour ressorts de voiture, 80 fr. les 100 kil. ; d° bonne qualité, 110 fr. ; d° qualité supérieure, 120 fr. ; acier au marteau, étiré, de dimension ordinaire, 80 fr. ; n° 1, corroyage, 100 fr. ; n° 2, d°, 120.

PARIS.

Notre correspondance ne nous signale rien. La position des fers est absolument la même : affaires calmes, prix nominaux ; le commerce subit en ce moment une véritable crise financière; la Banque de France n'accepte les bordereaux d'effets qu'au fur et à mesure des échéances, et en province, la difficulté d'obtenir de l'argent devient de plus en plus grande. La rareté de l'argent monnayé a décidé le ministre des finances à arrêter que l'escompte bonifié aux redevables qui acquittent en numéraire les droits de douanes à l'importation, sera calculé dorénavant à 4 0/0 par an.

O. SAUPIQUE.

## MARCHÉS ÉTRANGERS.

### Prix des fers en Angleterre.

Londres, 10 février :

Les fontes en gueuse d'Ecosse ont subi quelques fluctuations; les prix ont varié de 93 fr. 75 à 96 fr. 25 à Glascow ; le marché a clos à ce dernier taux. Les rails sont recherchés; une affaire considérable a été conclue à prix non cité ; on cote les rails du pays de Galles 200 fr. ; d° du Staffordshire, 212 fr. 50.

—

### Prix des fers et charbons en Belgique.

Charlerol, 11 février :

La situation des fers et des charbons n'a pas varié cette semaine. Elle est toujours bonne. Le travail se soutient très-bien et les demandes continuent avec la même activité. A voir le mouvement de nos industries, on ne croirait pas qu'il y a apparence de guerre à l'horizon. Un bon symptôme encore de la confiance qui règne en notre contrée, c'est que l escompte se fait toujours avec facilité.

*Cours du fret.* — Pour Bruxelles, 6 fr. 10 ; Gand. 9 fr. 50 ; Paris, 12 fr. ; Amiens, 11 fr. ; Rouen, 13 fr. 50.

Liége, 11 février :

Depuis quelque temps notre marché de fonte et de fer a été un peu animé à cause des complications de la question d'Orient ; mais la plus grande activité ne continue pas moins à régner dans nos établissements, dont la plupart ont des engagements tellement considérables à remplir pendant le courant de cette année, qu'ils ne peuvent plus guère en accepter de nouveaux. C'est principalement en fonte d'affinage pour l'exportation que les engagements les plus importants ont été pris.

Aucune affaire de quelque importance n'est à signaler, quoique des propositions assez fortes en rails et fers marchands, pour l'exportation, aient été faites depuis peu à plusieurs de nos établissements, qui n'ont pas voulu consentir à traiter sans une hausse sur les derniers cours.

Les prix se maintiennent très-fermes, par continuation, et sont cotés, les 1000 kil. pris aux usines : fonte d'affinage, à fr. 120 ; fonte de moulage, à fr. 170, 160, 150, 140, pour les nos 1, 2, 3 et 4 ; rails, fr. 240 ; fers marchands, fr. 230 pour le n° 1, fr. 250 pour le n° 2 et fr. 270 pour le n° 3. Ces derniers prix ont même tendance à la hausse, car ils ne sont plus en harmonie avec celui de la fonte d'affinage, dont le prix s'est amélioré dans une proportion plus forte.

Grâce à une extension plus grande, les charbons sont devenus moins rares ; mais ils sont toujours très recherchés et à des prix très soutenus.

## BOIS.

Grand calme sur les bois. L'hiver a repris chez nous avec une nouvelle intensité, telle qu'elle a fait arrêter les exploitations et le flottage des charpentes déjà commencé.

La vente à Paris a cessé de nouveau, par suite des craintes de guerre plus prononcées. La place promet une belle vente pour le printemps ; aussi, à la moindre espérance de paix, verrait-on une amélioration sensible. La rareté de l'argent s'oppose aussi à la vente ; le vendeur voudrait être réglé de suite quand, au contraire, l'acheteur demande un délai.

O. SAUPIQUE.

(*L'Ancre, de Saint-Dizier.*)

### Chemin de fer d'Orléans.

Le directeur de la Compagnie a l'honneur de prévenir le public que le service central de l'administration, établi rue Drouot, 4, sera transféré, le 27 courant, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

*Le Directeur,*

CH. DIDION.

## Correspondance.

M. D., à Valenciennes. — N° 1, elle est probable. — N° 2, nous les publions. — N° 3, nous ne le pensons pas. — N° 4, exagéré. — N° 5, cela ne changerait rien à la répartition. — N° 6, non. — N° 7, oui, c'est possible.

M. P. N., à Toulouse. — Ce qui a été publié a été fourni officiellement par la Compagnie.

M. H., à Francfort. — Nous n'avons pas compris votre question. — Merci de vos renseignements.

M. G. N. — Nos 1 et 2, conservez et n'échangez pas pour du n° 3, qui n'offre pas, comme placement, une sécurité aussi grande.

M. V., à Blaye. — N° 1, excellent. — N° 2, médiocre. — N° 3, vendez. — N° 4, oui. — N° 5, jamais.

M. L. B. ***. — N° 1, elles produiront en moyenne 15 à 18 0/0. — N° 2, sécurité entière. — N° 3, bonne.

M. N. G., à Bordeaux. — N° 1, nous préférerions le n° 6. — N° 2, douteuse. — N° 3, sans avenir. — N° 4, excellente. — N° 6, bonne.

M. G., à Dunkerque. — N° 1, non. — N° 2, non, 5 0/0. — N° 3, oui. — N° 4, avec l'échange qui aura lieu bientôt pour des obligations de Strasbourg.

M. G., à Saint-Just. — N° 1, liquider. — N° 2, ce sont deux bonnes valeurs. — N° 3, il est bon. N° 3, Peu.

M. ***. — N° 1, attendre. — N° 2, Lyon, Strasbourg. — N° 3, Oui. — N° 4, par lui-même.

M. V. L., à Chalon. — N° 1, bonne valeur. — N° 2, oui. — N° 3, excellent. — N° 4, attendre.

M. R. F., à Lunel. — N° 1, 15 à 18 0/0 de revenu au moins. — N° 2, bien. — N° 3 Non.

M. C. R., ***. — N° 1, cet arbitrage est très-mauvais.

M. X., à X. — N° 1, très-probable. — N° 2, nous le publions. — Nos 3-4, à la première reprise, oui. — N° 5, Midi.

M. N. Z., à L. — C'est bien considérable sur une seule ligne. — N° 1, oui, pour partie. — N° 2, oui. — Nos 3 et 4, attendre.

M. P. G., à Bédarieux. — N° 1, il n'y a pas de cours. — N° 2, peu. — N° 3, oui. — Nos 4 et 5, Orléans, Lyon, Strasbourg, Nord.

M. L. F., à Ch. — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N° 3, oui.

M. T. D., à Saumur. — N° 2, oui. — N° 3, également. — N° 4, la première, non ; la deuxième, oui. — N° 5, elle n'était pas concédée quand la carte a été faite. — N° 6, on le croit. — N° 7, cette valeur ne se négocie pas couramment. — N° 8, les lignes en produit. — N° 9, Midi. — N° 10, oui.

M. X., à Y. — N° 1, environ 40 fr. — N° 2, parce qu'il était trop monté. — N° 3, attendre. — N° 4, ce sont des opérations aléatoires; nous ne les encourageons pas.

Digitized by Google

# COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

## Compte de l'Exploitation du 1er Juillet au 31 Décembre 1853.

### RECETTES.

#### SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 596,833 | Voyageurs | 2,982,094 30 | |
| | Recettes supplémentaires | 23,758 10 | |
| 1,828,893 kilog. | Bagages (excédant) | 117,899 15 | |
| 1,369,163 — | Marchandises | 442,576 30 | |
| | Voitures et bestiaux | 27,000 75 | |
| | Trains spéciaux | 25,725 60 | |
| | Service de la poste | 102,183 90 | |
| | Magasinage | 14,732 95 | |
| | Total de la grande vitesse | | 3,735,980 05 |

#### SERVICE DE LA PETITE VITESSE.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 245,427 tonnes, | Marchandises | 2,432,496 55 | |
| | Voitures et bestiaux | 54,859 30 | |
| | Magasinage | 15,274 20 | |
| | Total de la petite vitesse | | 2,502,630 05 |
| | Total de la grande et de la petite vitesse | | 6,238,610 10 |

#### RECETTES DIVERSES.

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts des fonds disponibles et intérêts divers | 133,808 16 | |
| Loyers. — Recettes diverses | 234,511 » | |
| Total des recettes diverses | | 368,319 16 |
| Total général des recettes | | 6,606,929 26 |

### DÉPENSES.

#### CHARGES DE L'EXPLOITATION.

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts et remboursement des prêts de l'État | 513,091 14 | |
| Intérêts et remboursement des emprunts | 362,826 » | |
| Péage à la Cie de Saint-Germain | 442,756 75 | |
| Loyers | 19,777 85 | |
| | | 1,338,454 74 |

#### IMPOTS ET SURVEILLANCE DE L'ÉTAT.

| | | |
|---|---|---|
| Impôt du dixième | 106,345 43 | |
| Droit de licence et permis | 1,868 60 | |
| Contributions et patentes | 13,191 27 | |
| Frais de police et de surveillance | 9,000 » | |
| | | 130,405 30 |

#### DÉPENSES PROPREMENT DITES DE L'EXPLOITATION.

| | | |
|---|---|---|
| Personnel | 482,990 82 | |
| Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art | 138,756 97 | |
| Entretien des bâtiments | 34,722 10 | |
| Traction | 919,354 96 | |
| Entretien du matériel roulant | 266,094 52 | |
| Entretien du petit matériel et du mobilier | 23,443 26 | |
| Eclairage | 34,857 08 | |
| Chauffage | 8,777 46 | |
| Imprimerie | 21,034 » | |
| Papeterie | 6,514 61 | |
| Habillement et équipement | 14,361 24 | |
| Frais et articles divers | 4,186 27 | |
| Subventions | 96,014 25 | |
| Détaxes | 8,172 15 | |
| Indemnités pour perte d'effets et avaries | 11,850 85 | |
| Assurances | 15,258 13 | |
| Frais judiciaires | 6,069 87 | |
| Frais généraux | 46,758 62 | |
| Caisse de prévoyance | 11,465 80 | |
| | | 2,178,652 96 |
| Total des charges et dépenses de l'exploitation | | 3,647,513 » |
| Exploitation de la ligne de Dieppe | | 14,404 96 |
| Ensemble | | 3,661,917 96 |
| Excédant des recettes sur les dépenses | | 2,945,011 30 |
| Somme égale | | 6,606,929 26 |

Digitized by Google

# COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

## Compte de l'Établissement au 31 Décembre 1853.

### DÉPENSES.

| | | |
|---|---|---|
| **DÉPENSES GÉNÉRALES :** | | |
| Dépenses antérieures à la constitution de la Société | 592,154 86 | |
| Administration, frais généraux | 1,083,493 24 | |
| Intérêts des actions | 1,590,816 48 | |
| — des obligations | 347,176 65 | |
| Négociation des emprunts | 181,489 70 | |
| | | 3,795,130 93 |
| **TERRAINS :** | | |
| Acquisitions, etc. | | 5,775,434 56 |
| **ÉTABLISSEMENT DE LA LIGNE :** | | |
| Travaux de la ligne | 37,158,086 87 | |
| Gares et stations | 5,347,639 12 | |
| Traversée de Rouen | 6,969,134 87 | |
| | | 49,461,860 86 |
| **MATÉRIEL :** | | |
| Matériel fixe | 671,201 28 | |
| Matériel roulant | 7,678,423 28 | |
| Petit matériel et mobilier | 457,909 43 | |
| | | 8,807 533 99 |
| [Total des dépenses | | 67,792,960 34 |
| Excédant du Capital sur les dépenses | | 207,039 66 |
| | | 68,000,000 » |

### CAPITAL ET EMPRUNTS.

| | |
|---|---|
| Capital des actions | 36,000,000 » |
| 1er Prêt de l'État | 14,000,000 » |
| 2e Prêt de l'État | 4,000,000 » |
| 1er Emprunt (Intérêts à 4 p. 0/0) | 6,000,000 » |
| 2e Emprunt (Intérêts à 5 p. 0/0) | 8,000,000 » |
| | 68,000,000 » |

## Compte de l'Exploitation au 31 Décembre 1853.

### DÉBITEURS.

| | |
|---|---|
| Caisse, Banque, Portefeuille, Valeurs diverses | 6,175,770 38 |
| Obligations du 1er Emprunt à 4 0/0 | 320,600 » |
| Id. du 2e Emprunt à 5 0/0 | 4,800 » |
| Magasin et Approvisionnements | 261,285 76 |
| Trafic à liquider | 198,505 35 |
| Immeubles et Valeurs de l'amortissement (compte ancien) | 2,268,339 54 |
| Valeurs appartenant à la retenue sur la locomotion | 1,962,920 56 |
| | 11,201,621 59 |

### CRÉDITEURS.

| | |
|---|---|
| Excédant du capital sur les dépenses de l'Établissement | 207,039 66 |
| Fonds disponibles | 1,712,830 71 |
| Amortissement (compte ancien) | 2,268,339 51 |
| Sommes à payer | 932,826 97 |
| Dividendes anciens | 72,836 42 |
| Intérêts et remboursement des emprunts | 264,565 » |
| Remboursement du prêt de l'État (annuité) | 812,399 01 |
| Amortissement (compte nouveau) | 14,762 50 |
| Retenue sur la locomotion pour détérioration du matériel roulant | 1,970,049 12 |
| Bénéfices de l'Exploitation (2e semestre 1853) (1) | 2,915,982 65 |
| | 11,201,621 59 |

(1) Ce compte comprend le solde du dernier exercice.

Digitized by Google

# COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

## COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION

**pendant le deuxième semestre des années 1852 et 1853.**

### RECETTES.

| | 1852 — 2e semestre | 1853 — 2e semestre | AUGMENTATION sur le semestre 1852. | DIMINUTION sur le semestre 1852. |
|---|---|---|---|---|
| | Voyageurs. | Voyageurs. | Voyageurs. | |
| SERVICE DE LA GRANDE VITESSE. | 564,331 » | 596,833 » | 32,502 » | » » |
| | — | — | — | — |
| Voyageurs | 2,784,716 10 | 2,982,094 30 | 197,378 20 | » » |
| Recettes supplémentaires | 20,869 40 | 23,458 10 | 2,588 70 | » » |
| Bagages (excédant) | 115,385 95 | 117,899 15 | 2,513 20 | » » |
| Marchandises | 385,666 25 | 442,576 30 | 56,910 05 | » » |
| Voitures et bestiaux | 29,028 80 | 27,009 75 | » » | 2,019 05 |
| Trains spéciaux | 2,043 25 | 25,725 60 | 23,682 35 | » » |
| Service de la poste | 102,183 90 | 102,183 90 | » » | » » |
| Factage et Magasinage | 1,466 60 | 14,732 95 | 13,266 35 | » » |
| Total de la grande vitesse | 3,441,900 25 | 3,735,980 05 | 296,638 85 | 2,619 05 |
| A déduire | ..... | ..... | 2,619 05 | » » |
| Reste | ..... | ..... | 294,019 80 | » » |
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | |
| SERVICE DE LA PETITE VITESSE. | 175,400 » | 245,427 » | 70,027 » | » » |
| | — | — | — | — |
| Marchandises | 1,837,413 95 | 2,432,496 55 | 595,082 60 | » » |
| Voitures et bestiaux | 49,289 90 | 54,859 30 | 5,569 40 | » » |
| Magasinage | 10,015 20 | 15,274 20 | 5,258 » | » » |
| Total de la petite vitesse | 1,896,720 05 | 2,502,630 05 | 605,910 » | » » |
| RECETTES DIVERSES. | | | | |
| Intérêts des fonds disponibles, et intérêts divers | 149,291 95 | 133,808 16 | » » | 15,493 79 |
| Loyers. — Recettes diverses | 85,736 27 | 234,511 » | 148,774 73 | » » |
| Total des recettes diverses | 235,028 22 | 368,319 16 | 148,774 73 | 15,493 79 |
| A déduire | ..... | ..... | 15,493 79 | » » |
| Reste | ..... | ..... | 133,280 94 | » » |
| Total général des recettes | 5,573,718 52 | 6,606,929 26 | 1,051,32358 | 18,112 84 |
| A déduire | ..... | ..... | 18,112 84 | » » |
| Reste | ..... | ..... | 1,033,21074 | » » |

### DÉPENSES.

| CHARGES DE L'EXPLOITATION. | 1852 — 2e semestre | 1853 — 2e semestre | AUGMENTATION sur le semestre 1852. | DIMINUTION sur le semestre 1852. |
|---|---|---|---|---|
| Intérêts et remboursement des prêts de l'État | 513,094 02 | 513,094 14 | » 12 | » » |
| Intérêts et remboursement des emprunts | 363,682 50 | 302,826 » | » » | 856 50 |
| Péage à la Compagnie de Saint-Germain | 380,740 30 | 442,756 75 | 62,016 45 | » » |
| Loyers | 19,765 » | 19,777 85 | 12 85 | » » |
| Total des charges de l'exploitation | 1,277,281 82 | 1,338,454 74 | 62,029 42 | 856 50 |
| A déduire | ..... | ..... | 856 50 | |
| Reste | ..... | ..... | 61,172 92 | » » |
| IMPOTS ET SURVEILLANCE DE L'ÉTAT. | | | | |
| Impôt du dixième | 98,701 43 | 106,345 43 | 7,644 » | » » |
| Droit de licence et permis | 452 45 | 1,868 60 | 1,416 15 | » » |
| Contributions et patentes | 11,539 36 | 13,191 27 | 1,651 91 | » » |
| Frais de police et de surveillance | 6,000 » | 9,000 » | 3,000 » | » » |
| Total des impôts et frais de surveillance de l'État | 116,693 24 | 130,405 30 | 13,712 06 | » » |
| DÉPENSES PROPREMENT DITES DE L'EXPLOITATION. | | | | |
| Personnel | 425,312 50 | 482,990 82 | 57,678 32 | » » |
| Entretien de la voie, des terrassem. et trav. d'art | 131,244 71 | 138,756 97 | 4,512 26 | » » |
| Entretien des bâtiments | 26,401 74 | 31,722 10 | 5,320 36 | » » |
| Traction | 816,151 46 | 949,354 96 | 133,203 50 | » » |
| Entretien du matériel roulant | 211,074 57 | 266,091 32 | 55,019 75 | » » |
| Entretien du petit matériel et du mobilier | 17,568 23 | 23,443 26 | 5 875 03 | » » |
| Eclairage | 32,917 17 | 34,857 08 | 1,939 91 | » » |
| Chauffage | 4,954 71 | 6,777 46 | 1,825 75 | » » |
| Imprimerie | 20,675 04 | 21,031 » | 358 96 | » » |
| Papeterie | 5,387 63 | 6,514 61 | 1,126 98 | » » |
| Habillement et équipement | 13,183 79 | 14,361 24 | 1,177 45 | » » |
| Frais et articles divers | 968 09 | 4,186 27 | 3,218 18 | » » |
| Subventions | 65,611 50 | 96,014 25 | 30,372 75 | » » |
| Délaxes | 8,960 45 | 8,172 15 | » » | 788 30 |
| Indemnités pour perte d'effets et avaries | 9,778 45 | 11,850 85 | 2,072 40 | » » |
| Assurances | 15,209 32 | 15 228 13 | 18 81 | » » |
| Frais judiciaires | 16,549 45 | 6,069 87 | » » | 10,479 58 |
| Frais généraux | 19,229 57 | 46,758 62 | 27,529 05 | » » |
| Caisse de prévoyance | 11,519 10 | 11,465 80 | » » | 53 30 |
| Total des dépenses proprem. dites de l'exploitat. | 1,855,724 48 | 2,178,652 96 | 334,249 66 | 11,321 18 |
| A déduire | ..... | ..... | 11,321 18 | » » |
| Reste | ..... | ..... | 322,928 48 | » » |
| Total gén. des charges, impôts et dép. de l'expl. | 3,249,699 54 | 3,647,513 » | 409,991 14 | 12,177 68 |
| A déduire | ..... | ..... | 12,177 68 | » » |
| Reste | ..... | ..... | 397,813 46 | » » |

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 12 au 18 février 1854.

| | |
|---|---|
| 64,617 voyageurs | 229,415 85 |
| Bagages, marchandises, etc | 441,048 55 |
| TOTAL | 670,464 40 |
| Semaine correspondante de 1853. | |
| 61,223 voyageurs | 221,421 90 |
| Bagages, marchandises, etc | 332,415 08 |
| Produit total | 553,836 98 |

Recette totale du 1er janvier au 18 février.

| | |
|---|---|
| 1854 | 4,498,438 06 |
| 1853 | 3,952,514 34 |
| DIFFÉRENCE | 545,923 72 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 12 au 18 février 1854.

| | |
|---|---|
| 15,370 voyageurs | 78,163 45 |
| Bagages, marchandises, etc | 110,777 60 |
| TOTAL de la semaine | 188,941 05 |
| TOTAL de l'exercice courant | 1,303,222 10 |
| Semaine correspondante de 1853 | 165 054 15 |
| Exercice correspondant de 1853 | 1,157,400 70 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 12 au 18 février 1854.

| | |
|---|---|
| 10,597 voyageurs | 31,698 85 |
| Bagages, marchandises, etc | 59,318 20 |
| TOTAL de la semaine | 91,017 05 |
| TOTAL de l'exercice courant | 2,377,446 80 |
| Semaine correspondante de 1853 | 63,763 10 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 1,853,007 75 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 12 au 18 février 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 24,274 voyageurs | 146,343 20 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand. | 164,044 00 |
| TOTAL de la semaine | 310,387 20 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 1,930,006 35 |
| TOTAL | 2,240,393 55 |
| Semaine correspondante de 1853 | 311,177 10 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 1,956,720 38 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 2,267,897 48 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 6 au 12 février 1854.

| | |
|---|---|
| 10,680 voyageurs | 23,341 00 |
| Messageries, bagages, marchandises | 32,722 70 |
| TOTAL | 56,063 70 |
| Semaine correspondante de 1853 | 45,497 47 |
| Recette totale du 1er janv. au 12 février 1854 | 318,898 12 |
| — 1853 | 283,774 50 |
| Différence en faveur de 1854 | 35,123 82 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 12 au 18 février 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 240,143 08 |
| Bagages, marchandises, etc | 564,496 89 |
| TOTAL | 704,639 97 |
| Semaine correspondante de 1853 | 533,253 12 |
| Différence en faveur de 1854 | 171,386 85 |
| Recettes du 1er janvier au 18 février | 4,937,934 47 |
| Recette correspondante de 1853 | 3,711,481 46 |
| Différence en faveur de 1854 | 1,226,453 01 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 7e semaine.

Du 12 au 18 février 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 194,549 60 |
| Marchandises | 284,230 99 |
| TOTAL de la semaine | 478,780 59 |
| Recettes antérieures | 2,677,385 62 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 3,156,166 21 |
| 7e semaine de 1854 | 478,780 59 |
| Semaine correspondante de 1853 | 351,725 76 |
| Différence en faveur de 1854 | 127,054 83 |
| Exercice 1854 | 3,156,166 21 |
| Id. 1853 | 2,466,198 22 |
| Différence en faveur de 1854 | 689,967 99 |

SECTIONS NOUVELLES

dépendantes de la concession du 17 août 1853.

Du 12 au 18 février 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 8,837 30 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 17,463 19 |
| TOTAL | 26,300 49 |
| Recettes antérieures | 151,833 40 |
| TOTAL | 178,133 89 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilom.)

Recettes du 13 au 19 février 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 9,197 voyageurs (gr. vitesse | 55,856 15 |
| (Petite vitesse) | 33,028 55 |
| TOTAL | 88,884 70 |
| Rive droite. — 18,908 voyageurs | 10,637 30 |
| Rive gauche — 12,631 voyageurs | 10,122 15 |
| TOTAL | 93,044 15 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 55,889 80 |
| Rive droite | 18,105 95 |
| Rive gauche | 8,827 80 |
| TOTAL | 82,823 55 |
| Recette totale du 1er janvier au 19 février 1854 : | |
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 712,716 28 |
| *Idem.* — 1853 | 641,944 34 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 5 au 11 février 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 67,847 30 |
| Bagages et marchandises | 110,409 30 |
| TOTAL de la semaine | 178,256 60 |
| Semaine correspondante de 1853 | 142,799 00 |
| Augmentation | 35,457 60 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 1,041,052 92 |
| Recette correspondante de 1853 | 858,030 64 |
| Augmentation | 182,422 28 |

## Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de janvier 1854.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 127,730. | Recettes. | 86,665 05 |
| Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest | | | 67,506 25 |
| Total | | | 154,171 30 |

Janvier 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 140,321 | Recettes | 142,020 66 |
| Différence en faveur de 1854 | | | 12,150 64 |

## Chemin de fer Léopold.

*Movimento e Incasso del mese di Gennajo* 1854, *col confronto dello stesso mese nell anno* 1853.

| | | PASSEGGERI. N° | INCASSO. Lire | S. | D. |
|---|---|---|---|---|---|
| Da Passeggeri | 1853 | 62,209 | 105,356 | 6 | 8 |
| | 1854 | 67,899 | 110,750 | 17 | 4 |
| Da R. Dipartimenti | 1853 | 984 | 4,403 | 11 | 8 |
| | 1854 | 978 | 5,125 | 13 | » |
| TOTALI | 1853 | 63,193 | | | |
| | 1854 | 68,877 | | | |
| Bagagli, Vetture, Cavalli, Cani, Pacchi, Gruppi, ec. | 1853 | | 9,772 | 10 | 8 |
| | 1854 | | 13,848 | 12 | 7 |
| Mercanzie e Bestiami | 1853 | | 37,277 | 16 | » |
| | 1854 | | 81,116 | 1 | 6 |
| TOTALI | 1853 | | 156,800 | 5 | » |
| | 1854 | | 210,841 | 4 | 5 |

Firenze, 9 Febbrajo 1854.

*Il Direttore degli Affari Sociali,*
Ubaldino PERUZZI.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen a l'honneur d'informer le public qu'une souscription est ouverte jusqu'au 6 mars prochain, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, pour l'émission de 18,000 obligations de 1,000 fr. chacune, remboursables à 1,250 fr. par tirage annuel, en 85 ans, et portant un intérêt de 50 fr. par an.

L'émission de cet emprunt est faite au pair, soit au prix de 1,000 fr. par obligation, dont 250 francs payables en souscrivant, et le surplus aux époques suivantes :

250 fr. le 15 mai 1854 ;
250 fr. le 15 août 1854 ;
250 fr. le 15 novembre 1854 ;

Le premier coupon d'intérêt représentant 5 0/0 des sommes versées, sera payé le 1er décembre 1854. Il sera tenu compte, à la même époque, des intérêts à 5 0/0 sur les versements effectués par anticipation.

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
ADOLPHE THIBAUDEAU.

---

COMPAGNIE DU

## CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en conformité de l'autorisation donnée au Conseil d'administration par les Assemblées générales des 30 juillet 1847 et 27 janvier 1852, une souscription est ouverte, à dater de ce jour, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, pour l'émission de 18,000 Obligations de 1000 fr. chacune, remboursables à 1250 fr. en 85 annuités, et portant un intérêt de 50 francs par an.

Ces Obligations sont destinés : 1° à remplacer les engagements souscrits au profit du Trésor, en remboursement des prêts de l'Etat, et qui doivent être remis par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Cherbourg à titre de subvention ; 2° à l'acquittement des frais de construction du chemin de fer de Ceinture.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'il a été procédé, le 31 janvier 1854, en assemblée générale, au tirage au sort de 58 actions de la Compagnie, à rembourser pour l'amortissement du capital social.

Les actions dont les numéros suivent ont été désignées par le sort :

3,253 — 4,892 — 5,172 — 7,305 — 9,412 — 11,090 — 11,883 — 13,425 — 14,325 — 14,535 — 15,444 — 17,052 — 17,242 — 20,553 — 20,847 — 21,048 — 23,663 — 23,905 — 24,113 — 25,092 — 25,782 — 26,781 — 28,897 — 29,181 — 29,283 — 31,744 — 32,744 — 35,260 — 35,294 — 35,684 — 37,865 — 37,952 — 41,141 — 43,057 — 45,475 — 45,800 — 45,389 — 46,017 — 46,233 — 46,708 — 47,312 — 47,689 — 47,780 — 49,681 — 51,508 — 53,094 — 53,620 — 54,880 — 57,588 — 59,256 — 61,247 — 62,726 — 63,422 — 66,029 — 64,077 — 67,957 — 70,583 — 71,092.

Ces actions recevront, outre le dividende du deuxième semestre 1853, fixé à 35 fr. par action, 500 fr. ou numéraire, et seront échangées contre des actions de jouissance, nominatives ou au porteur, conférant les mêmes droits que les actions non amorties, et donnant droit au dividende au delà de l'intérêt à 5 0/0.

Le remboursement et l'échange des titres s'effectuent au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à dater du 3 février 1854.

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
ADOLPHE THIBAUDEAU.

---

CHEMIN DE FER

## DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie du Havre en 1845 et 1847 sont prévenus que le tirage de 27 obligations de l'emprunt de 1845, et de 13 obligations de l'emprunt de 1847, remboursables le 1er mars prochain, a eu lieu en séance publique, le 24 février courant, à une heure de l'après-midi, au siége de la Compagnie, à Paris, rue d'Amsterdam, 11.

*Le Chef de l'exploitation,*
G. DE LAPEYRIÈRE.

---

CHEMIN DE FER

## DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 39 des statuts, aura lieu le jeudi 30 mars 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Cette assemblée aura, en outre, à délibérer sur la proposition de modification des articles 19, 20 et 21 des statuts, en ce qui, dans ces articles, règle l'amortissement du capital social.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 15 mars prochain, de 10 heures à 4 heures, pour retirer leurs cartes d'admission en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Les porteurs de moins de vingt actions sont instamment priés de déposer leurs titres à l'administration, où il leur sera fourni les moyens de les faire représenter à l'assemblée générale.

Par ordre du Conseil :
*Le Chef de l'Exploitation,*
G. DE LAPEYRIÈRE.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'à dater du 8 janvier, la somme de 2 fr. par action, montant des intérêts du semestre du 1er juillet au 31 décembre 1853, est payée à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures.

MM. les actionnaires sont également prévenus que, conformément à l'art. 14 des statuts, il est fait sur le capital social un appel de 150 fr. par action, qui devront être versés à la caisse de la Compagnie au 20 février 1854.

Aux termes de l'art. 8 des statuts, les actions nominatives seront, après ce versement, échangées contre des titres définitifs au porteur.

A partir du 20 février courant, à défaut de versement, l'intérêt sera dû, pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

*Le Président du Conseil d'administration,*
Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

---

CHEMIN DE FER

## DE DIJON A BESANCON.

Le Conseil d'administration, en conformité de l'art. 34 des statuts, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'une assemblée générale est convoquée pour le jeudi 2 mars prochain, à 3 heures de l'après-midi, rue de Richelieu, 100, à l'effet de :

1° Examiner et recevoir les comptes annuels ;

2° Entendre le compte rendu des négociations entamées pour la fusion de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon et à Belfort avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, et s'il y a lieu, donner au Conseil les pouvoirs nécessaires pour conclure cette fusion, au mieux des intérêts de la Compagnie ;

3° Délibérer sur les diverses propositions qui lui seront soumises par le Conseil ;

MM. les Actionnaires porteurs de vingt actions au moins soit en actions au porteur, soit en certificats de dépôt nominatifs, qui désireront assister à cette assemblée, devront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, rue Taitbout, 52, à Paris, avant le 20 février, pour retirer leur carte d'admission contre le dépôt de leurs titres.

Par ordre du Conseil d'administration,
*Le Secrétaire,*
A. GAIDE.

---

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'art. 42 des statuts, l'assemblée générale annuelle se réunira le samedi 25 mars 1854, à trois heures, au siége de la Société, à Paris, rue Laffitte, n° 23.

Ont droit de faire partie de l'assemblée générale tous les actionnaires, propriétaires de vingt actions au moins, dont les titres auront été déposés au siége social quinze jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion de l'assemblée.

Les certificats de dépôt, délivrés par le Conseil d'administration en conformité de l'art. 11 des statuts, donneront droit également à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de quinze jours avant l'époque fixée pour cette assemblée.

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le 30 mars prochain, à trois heures de l'après-midi, à la gare, boulevard Montparnasse, n° 44.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 30 des statuts, se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à la gare de la rive droite, n° 124, du 5 au 20 mars, pour retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

---

CHEMIN DE FER

## DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 14 mars prochain, à 3 heures à la salle Herz, rue de la Victoire, 48. MM. les Actionnaires, propriétaires de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter à Paris au siége de la Compagnie ; à Londres, chez MM. P. Monteaux et Cie, 17, Gracechurch Street, avant le 6 mars prochain, de 10 à 4 heures, pour retirer leur cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie et chez MM. P. Monteaux et Cie.

---

CHEMIN DE FER

## CENTRAL SUISSE.

*Appel de fonds.* — MM. les actionnaires sont prévenus que, par délibération du Conseil d'administration, les versements suivants devront être effectués sur les actions :

| | | |
|---|---|---|
| 1° Fr. 25 | au 15 mars prochain, à payer sous déduction de fr. 2 pour intérêts semestriels du premier versement échus le 10 janvier dernier, soit. | Fr. 23 00 |
| 2° Fr. 25 | au 15 mai prochain, avec faculté de payer par anticipation le 15 mars, sous déduction des intérêts de 0 fr. 16 c. par action, soit .... | 24 84 |
| | | Fr. 47 84 |

Les versements seront reçus à la caisse de la Compagnie à Bâle, et chez MM. Ad. Marchand et Cie, à Paris, rue Bergère, 18, contre quittance sur les certificats provisoires.

---

## GAZ DE CALAIS.

MM les actionnaires du Gaz de Calais et de Saint-Pierre-lès-Calais sont prévenus qu'à partir du 1er mars prochain, il sera payé pour l'exercice 1853 un dividende de 20 fr. par action, soit à l'usine de Saint-Pierre, soit à Paris, chez M. Maurice Sautter, rue Drouot, 2, de 10 heures à 3 heures.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Compagnie, qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le mardi 21 mars prochain, à midi, dans les bureaux de l'exploitation, à Marchienne-au-Pont, près Charleroi (Belgique).

Le but de la réunion est de délibérer sur les comptes du dernier semestre 1853. Ces comptes seront déposés, vingt jours à l'avance, dans lesdits bureaux, à l'inspection de MM. les actionnaires.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins, complétement libérées, et avoir déposé ses titres, au moins dix jours à l'avance, boulevard Waterloo, 20, à Bruxelles, entre les mains du secrétaire-directeur;

Ou au moins quinze jours à l'avance, à Paris, rue Grange-Batelière, 11, entre les mains de M. Bernard;

Ou au moins quinze jours à l'avance, entre les mains de M. Arnold, 31, Golden-Square, à Londres.

MM. les actionnaires sont aussi prévenus qu'à partir dudit jour, 21 mars, ils pourront se présenter au siége de la Compagnie du chemin de fer du Nord, à Paris, place Roubaix, bureau des actions, pour faire estampiller leurs titres conformément aux arrangements intervenus entre les deux Compagnies.

Paris, le 20 février 1854.

*Le Président du Conseil,*
W. STRAHAN.

*Le Secrétaire-directeur,*
LAURENT MOUTON.

---

## MINES DE LA GRAND'-COMBE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 40 des statuts, aura lieu à Nîmes le dimanche 20 mars prochain.

MM. les actionnaires porteurs d'au moins vingt actions, qui désireraient assister à cette assemblée, doivent déposer leurs titres, avant le 11 mars prochain:

A Nîmes, au siége de l'administration;
A Paris, rue Lepelletier, 22;
A Marseille, rue Haxo, 17.

*Le Directeur de la Compagnie,*
Auguste BRUDIN.

---

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

La série M, comprenant les promesses d'obligations foncières de 120,001 à 130,000 a été désignée par le sort dans le tirage qui a eu lieu publiquement au siége de la Société le 22 courant, pour la libération complète en obligations définitives de 1,000 fr.

En conséquence, tout porteur de promesses appartenant à cette catégorie est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 francs complémentaires sur chaque titre, savoir: 300 fr. avant le 9 mars, et 500 fr. avant le 9 mai prochain.

Faute de quoi, il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et notamment il perdra le droit aux lots.

---

**4, boulevard des Italiens, à Paris. — 2, rue Beauveau, à Marseille.**

COMPAGNIE DE LA NAVIGATION A VAPEUR

DU ROYAUME

## DES DEUX-SICILES

en correspondance des

## MESSAGERIES GÉNÉRALES

DE FRANCE

**CAILLARD ET Cᵉ**

*VOYAGEURS et MARCHANDISES*

*Service direct*

DE MARSEILLE A NAPLES

*En 48 heures*

Touchant à Civita-Vecchia.

DÉPARTS LES 3, 13 ET 23 DE CHAQUE MOIS, à 7 heures du matin.

Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre de *Londres* à *Rome* et à *Naples* en cinq jours, et de *Paris* à *Naples* en quatre jours.

SERVICE PÉRIODIQUE

Pour *Gênes*, *Livourne*, *Civita-Vecchia*, *Naples*, *Palerme* ou *Messine*.

DÉPARTS DE MARSEILLE

Les 6, 16 et 26 de chaque mois,

*à quatre heures du soir.*

Les bâtiments de la Compagnie sont:

*Vesuvio*.....
*Capri*.....
*Ercolano*.....
*Mongibello*.... } de 300 chevaux.
*Sorento* (à hélice)... de 600 tonn.
*Amalfi* (dito)... de 650 dito.

On délivre, à Paris, des billets directs et on reçoit les marchandises à l'agence maritime, boulevard des Italiens, n° 4.

Les bateaux, d'une marche supérieure, ne laissent rien à désirer pour le luxe et le confortable de l'aménagement.

---

## ÉTABLISSEMENT CAVÉ

MM. les gérants ont l'honneur de prévenir MM. les actionnaires en retard d'opérer leurs versements, que les numéros de leurs actions ayant été publiés légalement dans les journaux judiciaires, il sera procédé, à partir du 5 mars 1854, et conformément à l'art. 16 des statuts, à la vente de ceux de ces numéros qui seraient encore en retard de versement à cette époque.

---

## COMPAGNIE GENEVOISE DES COLONIES SUISSES DE SÉTIF.

Le Conseil d'administration a décidé l'émission d'une seconde série de six cents actions de 500 fr. chacune, intérêts à 5 0/0, jouissance du 1er mars 1854, remboursables à 625 fr.

La souscription sera ouverte jusqu'audit jour 1er mars, chez les banquiers de la Compagnie.

---

## COMPAGNIE IMPÉRIALE DES PAQUEBOTS A VAPEUR DE L'ALGÉRIE

MM. les actionnaires de la Compagnie sont invités à se réunir chez M. Mocavay, rue Saint-Sulpice, 18, le lundi 27 février 1854, à 3 heures, pour une communication importante.

---

NOUVEAU GUIDE

## DE PARIS A BRUXELLES ET COLOGNE et dans leurs environs,

orné d'une carte et de onze jolies gravures.

Prix: relié, 2 fr. — broché, 1 fr. 50.

Le *Guide du Voyageur* sur le chemin de fer du Nord parcourt l'Ile-de-France, la Picardie, l'Artois, la Flandre, puis il traverse la Belgique, où il visite les principales villes du royaume belge, pénètre dans les possessions rhénanes dépendantes de la Prusse, et s'arrête ensuite à Cologne.

C'est à coup sûr un riche itinéraire. Toutes les villes industrielles du Nord et de la Belgique passent sous vos regards. Vous suivez avec intérêt dans ce *Guide* leur naissance et leur progrès. Déjà, au XVe siècle, elles sont assez riches pour lutter avec les ducs de Bourgogne, et pour traiter avec des rois tels que Louis XI. Toute l'histoire municipale de la France est en résumé dans ces pages. On y voit naître la bourgeoisie, on la voit sortir laborieusement, peu à peu, avec toutes les douleurs de l'enfantement le plus pénible, d'un sillon et d'une boutique.

En vente à la Librairie centrale de MM. NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

---

NOUVELLE CARTE

DES

## CHEMINS DE FER DE L'EUROPE

PRIX: 3 FRANCS COLORIÉE.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer, rue Bergère, n° 20, vient de faire paraître, sur papier grand-aigle, une nouvelle Carte des Chemins de fer de l'Europe qui reproduit avec la plus grande exactitude toutes les lignes de circulation exécutées jusqu'à ce jour.

D'un coup d'œil on peut se rendre compte à la fois de l'importance de chaque chemin, et de l'ensemble de ce vaste réseau de nouvelles voies de communication qui enveloppe de ses mailles serrées toutes les parties de l'Europe centrale.

Cette Carte est une statistique complète de la nouvelle circulation de l'Europe, destinée à changer la face commerciale du monde.

Aucune ligne, aucun tronçon, aucune parcelle de chemin n'ont été omis ni oubliés. On peut suivre de l'œil les moyens divers de conduire du nord au midi, de l'orient à l'occident, sans interruption et sans rompre charge, tous les produits et toutes les valeurs.

Les cartes géographiques indiquaient jusqu'à présent les lignes servant de limites aux territoires et de frontières aux empires. La nouvelle carte a une signification plus large. En effet, les lignes de fer qui la sillonnent dans tous les sens ne sont pas des barrières élevées entre les peuples, elles ne séparent pas des sociétés et des royaumes, elles ne s'arrêtent pas aux frontières des États; mais elles pénètrent dans tous les rayons, rapprochent les hommes et les unis, mêlent les peuples et effacent les nationalités. Pareils à ces fleuves qui vont des plateaux élevés au centre des continents jusqu'à la mer, en traversant plusieurs États, les chemins de fer, dans leurs cours, franchissent comme eux les barrières nationales, et vont à travers les empires, mêlant et rapprochant les contrées et les zônes; plus heureux même que les rivières, ils n'obéissent ni aux pentes ni aux accidents des territoires, ils percent les montagnes, triomphent des obstacles physiques du sol, comme des grandes divisions politiques des États, et ne s'arrêtent que là où finissent les continents.

Les chemins de fer ont conquis la souveraineté du temps et de l'espace, ils ont supprimé les distances. En suivant avec la nouvelle carte leurs sinuosités, les plis et replis dans lesquels ils embrassent l'Europe entière, on pressent qu'ils sont appelés à effacer ou à amoindrir les barrières artificielles qui séparent des peuples de même religion et de même race, et surtout à déclasser les spécialités de production et de consommation, et à faire de l'Europe entière comme un centre uni par les mêmes besoins.

Ainsi, on trouve dans la nouvelle carte d'Europe, non pas seulement des états et des empires différents, mais encore et surtout un tableau synoptique de la nouvelle économie commerciale, éclose à la vapeur des chemins de fer.

Quant à l'exécution matérielle de cette carte, elle est faite d'une façon remarquable, avec cette patience et ce soin consciencieux des détails qui distinguent tous les ouvrages sortis des presses de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer.

---

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

## L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction);—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000; — le rapport du Diamètre à la Circonférence, et la surface du Cercle; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix: 1 fr. 50.

*Franco* par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

L'événement qui tenait depuis si longtemps la spéculation suspendue a été décidé dimanche dernier. La note du *Moniteur*, annonçant que le czar n'avait pas accepté les propositions qui lui avaient été faites dans la lettre autographe de l'empereur des Français, ne laissait plus de doute sur la question de paix ou de guerre entre la France et l'Angleterre, d'une part, et la Russie, de l'autre. Les cours ont éprouvé immédiatement une nouvelle baisse rapide, mais le mouvement n'a pas tardé à s'arrêter. On a commencé à reconnaître que le 3 0/0 était déjà à des prix assez bas, de 65 85 à 66, même pour le cas d'une guerre avec la Russie. Il y avait, d'ailleurs, plus d'un mois que toutes les oscillations avaient lieu en vue de cette éventualité, et les vendeurs commençaient à sentir la nécessité de racheter.

Les consolidés anglais se sont soutenus avec une fermeté extraordinaire et ils ont reculé à peine de 1/2 0/0, tandis que la baisse de nos fonds était de 3 0/0. Cette baisse est même déjà aux trois quarts effacée, parce que les consolidés, après avoir fait 90 1/4, ont remonté rapidement à 91 3/4. Cette bonne tenue des fonds au pair a beaucoup contribué à rassurer nos propres spéculateurs et à arrêter la panique qui avait commencé lundi dernier à entraîner si rapidement toutes les valeurs de la Bourse.

Les escomptes ont continué cette semaine sur une assez vaste échelle. Ils sont nécessités en partie par les besoins de titres. Mais il y en a aussi un grand nombre qui sont accompagnés de ventes simultanées au comptant. Il est fort commode pour celui qui possède des titres d'Orléans, de recevoir un intérêt pour consentir à les prêter pendant 15 jours aux vendeurs.

Nous faisions remarquer il y a huit jours la fermeté extraordinaire des chemins de fer au milieu de la tendance rétrograde de la rente 3 0/0. Les chemins ont encore résisté cette semaine au mouvement de baisse. Ils avaient été entraînés pendant la bourse de lundi, mais ils se sont facilement relevés, et une partie de la baisse a été effacée. Les actions d'Orléans, qui étaient tombées il y a quinze jours, à 1000 fr. lorsque la rente 3 0/0 se tenait encore au-dessus de 70 fr., ne sont pas descendus plus bas que de 1030, depuis que le 3 0/0 a rétrogradé à 65 85 et elles ont remonté à 1080 et 1082 50. Les escomptes sont la principale cause de cette grande fermeté. Tous ceux qui vendaient des actions de cette ligne étaient inexorablement escomptés dès le lendemain.

Les autres lignes de chemins de fer ont été également recherchées, quoique leur mouvement de hausse ait été plus restreint que celui de l'Orléans. On continue de recevoir des ordres d'achat de la province pour toutes les grandes lignes, telles que le Nord, les actions anciennes et nouvelles de l'Est et de Lyon. La stagnation actuelle du commerce paraît même contribuer à soutenir ces valeurs. Nous connaissons beaucoup de commerçants qui, ne trouvant pas pour le moment l'emploi de leurs capitaux dans leurs affaires, se sont décidés à acheter des actions des grandes lignes de chemins de fer.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 16 février jusqu'à celle du 23 février :

Le 3 0/0 a fléchi de 68 à 65 85; il est resté à 66 90 au comptant et à 66 65 à terme.

Le 4 1/2 0/0 a fléchi de 97 50 à 95; il est resté à 96.

La Banque de France a fléchi de 2,698 75 à 2,670; elle est restée à 2,675.

Le Crédit mobilier a fléchi de 640 à 570; il a fermé à 582 50.

Les actions du Nord ont fléchi de 740 à 705; elles ont fermé à 735 au comptant et à 739 à terme.

L'Est a fléchi de 715 à 685; il a fermé à 707 50.

Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 567 50 à 5 50; elles ont fermé à 562 50.

Lyon a fléchi de 822 50 à 785; il a fermé à 810 au comptant et à 807 50 à terme.

Orléans a fléchi de 1,072 50 à 1,050; il est resté à 1,080 au comptant et à 1,070 à terme.

Rouen a fléchi de 895 à 845; il est resté à 860 au comptant et à terme.

Le Havre a fléchi de 450 à 425; il est resté à 430.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 650 à 635; il est resté à 650.

L'Ouest a fléchi de 560 à 550; il est resté à 565.

Dijon a varié de 500 à 495; il est resté à 500.

Le Midi a fléchi de 540 à 515; il est resté à 525.

Le Grand-Central a fléchi de 440 à 420; il a fermé à 435.

Genève a fléchi de 460 à 430; il est resté à 445.

Saint-Germain a fléchi de 625 à 575; il est resté à 600.

Versailles a été coté à 305.

*Samedi.* — Les cours étaient faibles et les affaires difficiles; cependant toutes les valeurs étaient assez bien tenues. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 90 à 68, et à terme de 67 70 à 67 85; la rente à 1/2 0/0, de 97 60 à 97 40 au comptant, et de 97 25 à 97 45 à terme. La Banque s'est tenue à 2,700. Le Crédit mobilier a varié de 615 à 617 50. Les actions du Nord ont monté de 2 50 à 740; l'Est, de 5 à 722 50; les nouvelles de l'Est, de 5 à 570; Lyon, de 2 50 à 822 50. Lyon à la Méditerranée a fait 655. Orléans a monté de 3 75 à 1,078 75; le Havre, de 5 à 445; le Grand-Central, de 1 25 à 440; l'Ouest, de 5 à 580. Bâle a fléchi de 1 25 à 360; Dijon, de 5 à 520; le Midi, de 1 25 à 538 75. Rouen est resté sans changement à 890; Genève, à 455; Cherbourg, à 480.

*Lundi.* — La note du *Moniteur* annonçant que le czar n'avait pas accepté les propositions contenues dans la lettre de l'Empereur des Français a produit une baisse considérable sur la rente, et a entraîné rapidement toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 2 fr. à 66, et à terme de 2 05 à 65 80; le 4 1/2 0/0, de 2 40 au comptant à 95, et de 2 45 à terme à 95; la Banque, de 20 à 2,680; le Crédit mobilier, de 47 50 à 570; le Nord, de 35 à 705; l'Est de 30 à 692 50; les nouvelles de l'Est, de 20 à 550; Lyon, de 37 50 à 785; Lyon, à la Méditerranée, de 17 50 à 637 50; Orléans, de 38 75 à 1,040; Rouen, de 20 à 870; le Havre, de 20 à 425; Bâle de 10 à 350; Genève, de 15 à 440; l'Ouest, de 30 à 550; Cherbourg, de 10 à 470; Dijon, de 20 à 500; le Midi, de 18 75 à 520; le Grand-Central, de 17 50 à 422 50; Saint-Germain, de 40 à 585.

*Mardi.* — La rapide dépréciation de toutes les valeurs a amené de nombreux rachats qui ont un peu raffermi les cours. On se montrait d'ailleurs un peu plus rassuré sur les intentions de l'Autriche. Les escomptes contribuaient aussi à rarifier les valeurs au comptant. La rente 3 0/0 a repris de 40 au comptant à 66 40, et de 55 à terme à 66 35; le 4 1/2 0/0, de 75 au comptant à 95 75, et de 40 à terme à 95 40. La Banque a fléchi de 10 à 2,670; le Crédit mobilier, de 5 à 575; le Nord, de 10 à 715; l'Est, de 7 50 à 700; les nouvelles, de 5 à 555; Lyon, de 10 à 795; Lyon à la Méditerranée, de 2 50 à 640; Orléans de 10 à 1,050. Rouen a fléchi de 20 à 850. Le Havre a monté de 5 à 425; Dijon, de 5 à 505. Le Midi s'est tenu à 520; le Grand-Central, à 423 50; Cherbourg, à 470; Bâle, à 370; Genève, à 430; Saint-Germain, à 585.

*Mercredi.* — Le début de la bourse était en hausse, mais l'amélioration ne s'est pas soutenue, et les cours étaient faibles à la clôture. Les chemins de fer se soutenaient mieux que la rente. Le 3 0/0 a varié au comptant de 67 à 66 60, et à terme de 67 à 66 50; le 4 1/2 0/0, de 96 à 95 50 au comptant, et de 95 90 à 95 60 à terme. La Banque a monté de 5 à 2,675; le Crédit mobilier, de 585 à 580; le Nord, de 720 à 722 50; l'Est, de 710 à 700; les nouvelles actions de l'Est, de 562 50 à 560; Orléans, de 1,060 à 1,072 50; Rouen, de 855 à 852 50; Bâle, de 350 à 352 40; Lyon à la Méditerranée, de 650 à 645. Genève a fait 430; l'Ouest, 557 50; Cherbourg, 567 50; Dijon, 500; le Grand-Central, 432 50; Saint-Germain, 590; Versailles, 305.

*Jeudi.* — Les cours ont encore ouvert en hausse, mais la rente a reculé, surtout à terme, à partir de deux heures et demie. Les actions de chemins de fer étaient mieux tenues, et la plupart sont restées en hausse. La rente 3 0/0 a varié de 67 15 à 66 90 au comptant, et de 67 15 à 66 65 à terme; le 4 1/2 0/0, de 96 50 à 96 au comptant, et de 96 10 à 96; la Banque, de 2,670 à 2,675; le Crédit mobilier, de 580 à 582 50; le Nord, de 730 à 735; l'Est, de 562 50 à 565; Orléans, de 1,082 50 à 1,080; Lyon, de 805 à 865; Dijon, de 500 à 510; Saint-Germain, de 597 50 à 600. Rouen a fait 860; Cherbourg, 470; Bâle, 350; l'Ouest, 565; le Midi, 525; le Grand-Central, 435; Genève, 445.

*Vendredi.* — La bourse a été très-ferme. Toutes les valeurs étaient recherchées avec beaucoup d'empressement à la fin de la bourse. On annonçait que l'on avait reçu de très-bonnes nouvelles de Vienne. Le 3 0/0 a varié de 66 70 à 67 40 au comptant, et de 66 50 à 67 à terme; le 4 1/2 0/0, de 96 25 à 96 10 au comptant, et de 95 80 à 96 à terme. La Banque a repris de 5 à 2,675; le Crédit mobilier, de 7 50 à 590; les actions du Nord, de 1 25 à 736 25; l'Est, de 7 50 à 715; les nouvelles de l'Est, de 1 25 à 565, Orléans, de 5 à 1,080; Rouen, de 10 à 850; le Havre, de 5 à 1,030; Calais, de 2 50 à 355; Lyon, de 2 50 à 812 50; l'Ouest, de 20 à 575; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 667 50; le Midi, de 12 50 à 537 50. Le Grand-Central a varié de 440 à 435; Saint-Germain, de 597 50 à 640.

AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

**Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer.** | **Bourse de Paris. Cours du 18 au 24 février 1854.**

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions. | Valeur d'émiss. | Somme payée. | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853 | Époques de jouissance. | Noms des lignes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 41 fr. 50 p. un an | juillet 1853. | Nord |
| tout. | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 60 fr. | janv. 1854. | Paris à Rouen |
| tout. | 92 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an | sept. 1851. | Rouen au Havre |
| tout. | 54 | 94 | 30.000 | 500 | 400 | 9 fr. 30 p. un an. | janv. 1853. | Dieppe et Fécamp |
| » | » | 99 | 60.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | juillet 1853. | Caen et Cherbourg |
| tout. | 25 | 99 | 54.000 | » | tout | 31 fr. 25 p. un an. | janv. 1853 | Saint-Germain |
| tout. | 17 | 99 | 20.000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 6 m. | juillet 1852. | Versailles (r. g.) |
| 149 | » | 99 | 70.000 | 500 | 250 | » | avril 1853. | Ouest |
| tout. | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | Paris à Sceaux |
| 1116 | 1502 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 18 fr. 50 p. un an | oct. 1854. | Orléans |
| 627 | 660 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 33 fr. p. un an. | janv. 1853 | Paris à Strasbourg |
| » | » | » | 250.000 | 500 | 100 | 4 0/0 p. un an. | » | Id. nouvelles. |
| 11 | 198 | 99 | 84.000 | 350 | tout | 11 fr. p. un an. | janv. 1852. | Strasbourg à Bâle |
| 283 | 515 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 5 0/0. | janv. 1854. | Paris à Lyon |
| » | » | 99 | 3.360 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | » | Provins aux Ormes |
| » | 127 | 99 | 33.200 | 500 | 350 | 5 0/0 (1). | juillet 1853 | Dijon à Besançon |
| » | » | » | » | » | 200 | 1 0/0 (1). | » | Lyon à Genève |
| » | » | 99 | 80.000 | 500 | 300 | 8 fr. et 4 0/0 p. un an | juin 1853 | Lyon à la Méditerr. |
| » | 750 | 99 | 131.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853. | Chemins du Midi |
| tout. | 52 | 99 | 10.000 | 500 | tout | néant. | » | Bordeaux à la Teste |
| » | » | » | » | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | » | Grand Central |
| tout. | 40 | 80 | 12.500 | 1.000 | tout | 40 fr. par an | février 1853 | Naples à Castellam. |
| tout. | 50 | 90 | 9.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an. | janv. 1853. | Anvers à Gand |

| Noms des lignes | Samedi 18. Compt. | Samedi 18. Terme. | Lundi 20. Compt. | Lundi 20. Terme. | Mardi 21. Compt. | Mardi 21. Terme. | Mercredi 22. Compt. | Mercredi 22. Terme. | Jeudi 23. Compt. | Jeudi 23. Terme. | Vendredi 24. Compt. | Vendredi 24. Terme. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 740 »» | 740 »» | 705 »» | 707 50 | 715 »» | 715 »» | 722 50 | 727 50 | 735 »» | 730 »» | 736 25 | 737 50 |
| Paris à Rouen | 890 »» | 895 »» | 870 »» | 855 »» | 830 »» | 835 »» | 852 50 | 852 50 | 860 »» | 860 »» | 870 »» | 870 »» |
| Rouen au Havre | 445 »» | » »» | 425 »» | » »» | 430 »» | » »» | 430 »» | » »» | » »» | » »» | 430 »» | » »» |
| Dieppe et Fécamp | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |
| Caen et Cherbourg | 480 »» | » »» | 470 »» | » »» | 470 »» | » »» | 467 50 | » »» | 470 »» | » »» | 467 50 | » »» |
| Saint-Germain | 625 »» | 620 »» | 565 »» | 560 »» | 565 »» | 560 »» | 560 »» | 560 »» | 600 »» | 600 »» | 606 »» | 600 »» |
| Versailles (r. g.) | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | 305 »» | » »» | 305 »» | » »» | 305 »» | » »» |
| Ouest | 580 »» | 575 »» | 550 »» | 550 »» | 557 50 | 555 »» | 557 50 | 565 »» | 565 »» | 570 »» | 575 »» | » »» |
| Paris à Sceaux | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |
| Orléans | 1078 75 | 1080 »» | 1040 »» | 1032 50 | 1050 »» | 1050 »» | 1072 50 | 1070 »» | 1075 »» | 1070 »» | 1080 »» | 1080 »» |
| Paris à Strasbourg | 722 50 | 717 50 | 692 50 | 697 50 | 700 »» | 700 »» | 700 »» | 702 50 | 707 50 | 707 50 | 715 »» | 715 »» |
| Id. nouvelles. | 570 »» | 570 »» | 550 »» | 560 »» | 555 »» | 555 »» | 560 »» | 562 50 | 565 »» | 560 »» | 565 »» | 565 »» |
| Strasbourg à Bâle | 360 »» | » »» | 350 »» | » »» | 350 »» | » »» | 352 50 | » »» | 352 50 | » »» | 355 »» | » »» |
| Paris à Lyon | 822 50 | 821 25 | 785 »» | 790 »» | 795 »» | 795 »» | 801 25 | 802 50 | 810 »» | 807 50 | 912 50 | 817 50 |
| Provins aux Ormes | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |
| Dijon à Besançon | 520 »» | 525 »» | 500 »» | » »» | 505 »» | 502 50 | 500 »» | 502 50 | 510 »» | 512 50 | 510 »» | » »» |
| Lyon à Genève | 455 »» | 465 »» | 440 »» | 430 »» | 430 »» | » »» | 450 »» | 440 »» | 440 »» | » »» | » »» | 450 »» |
| Lyon à la Méditerr. | 655 »» | 657 50 | 637 50 | 625 »» | 640 »» | 642 »» | 645 »» | 647 50 | 657 50 | 655 »» | 657 50 | 657 »» |
| Chemins du Midi | 538 75 | 540 »» | 520 »» | 515 »» | 520 »» | 517 50 | 521 25 | 525 »» | 525 »» | » »» | 535 »» | 540 »» |
| Bordeaux à la Teste | 216 »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |
| Grand Central | 440 »» | 440 »» | 422 50 | 422 50 | 427 50 | 435 »» | 432 50 | 430 »» | 435 »» | 435 »» | 437 50 | 435 »» |
| Naples à Castellam. | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |
| Anvers à Gand | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |

(1) Pendant la durée des travaux.

| | Samedi 18. Compt. | Samedi 18. Terme. | Lundi 20. Compt. | Lundi 20. Terme. | Mardi 21. Compt. | Mardi 21. Terme. | Mercredi 22. Compt. | Mercredi 22. Terme. | Jeudi 23. Compt. | Jeudi 23. Terme. | Vendredi 24. Compt. | Vendredi 24. Terme. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rentes 3 0/0 | 68 »» | 67 85 | 66 »» | 65 80 | 66 40 | 66 35 | 66 60 | 66 50 | 66 90 | 66 65 | 67 10 | 67 »» |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 97 40 | 97 45 | 95 »» | 95 »» | 95 75 | 95 40 | 95 50 | 95 60 | 96 »» | 96 »» | 96 10 | 96 »» |
| Banque de France | 2700 »» | » | 2690 »» | » | 2670 »» | » | 2675 »» | » | 2670 »» | » | 2675 »» | » |
| Crédit mobilier | 617 50 | 615 »» | 570 »» | 565 »» | 575 »» | 576 25 | 590 »» | 577 50 | 592 50 | 590 »» | 590 »» | 592 50 |
| Comptoir national | 540 »» | » »» | 500 »» | » »» | 500 »» | » | 495 »» | 495 »» | 500 »» | » »» | 500 »» | » »» |
| Banque foncière | 500 »» | » »» | » »» | » »» | 500 »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | 500 »» | » »» |
| D° Obligations (Cert.) | 900 »» | » »» | 910 »» | » »» | 910 »» | » »» | » »» | » »» | 915 »» | » »» | 950 »» | » »» |

**Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.**

| Date de l'emprunt | Nombre d'oblig. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émiss. | Somm. pay. à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts six mois. | Époques des tirages. | Dates des paiements. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1854. | 150.000 | 75 ans | 315 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| D°. | 80.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 99 — | 535 | 375 | 625 | 5 0/0 | » | D° |
| 1852. | 184.333 | 99 — | » | tout. | 500 | 3 0/0 | » | janvier juillet. |
| D°. | 3.300 | 99 — | 1000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | assemb. gén. | D° |
| D° | 50.300 | 99 — | 500 | tout. | 650 | 5 0/0 | D° | décembre juin. |
| 1840. | 11.434 | 41 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | janvier juillet. |
| D°. | 6.201 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1852. | 4.405 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1853. | 17.500 | »» »» | 1.070 | 375 | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1841. | 7.319 | 30 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1850. | 6.061 | 75 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1849. | 8.888 | 17 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | D° |
| 18 8. | 3.333 | 80 — | » | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | D° |
| 1852. | 130.000 | 90 — | 340 | tout. | 500 | 3 0/0 | » | D° |
| 1845. | 3.867 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | D° | D° |
| 1847. | 4.905 | 66 — | 1.010 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | mars septembre. |
| 1848. | 5.000 | 87 — | 900 | tout. | 1.250 | 6 0/0 | D° | janvier juillet. |
| 1843. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | 375 | 625 | 5 0/0 | D° | janvier juillet. |
| 1841. | 1.000 | »» »» | » | tout. | 625 | 25 »» | D° | avril octobre. |

**Cours du 18 au 24 février 1854.**

| Noms des compagnies. | 18 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-Boulogne | 315 »» | 320 »» | 320 »» | 320 »» | 315 »» | 315 »» |
| Paris à Lyon | » »» | 1010 »» | 1016 »» | 1005 »» | 1010 »» | » »» |
| Lyon à la Méditerranée 5 0/0 | 502 50 | 500 »» | 500 »» | 500 »» | 500 »» | 500 »» |
| D° Nouvelles 3 0/0 | 305 »» | 297 50 | 300 »» | 300 »» | 300 »» | » »» |
| Montereau à Troyes | 195 »» | » | » | » | » | » |
| Paris à Strasbourg | 505 »» | 500 »» | 500 »» | 500 »» | 510 »» | » »» |
| Saint-Germain (nouvelles) | 1030 »» | » | » | » | » | » »» |
| Versailles (r. d.) | 965 »» | » »» | » | » »» | » »» | » »» |
| Ouest | 900 »» | » | » »» | 975 »» | » »» | » »» |
| D° (nouvelles) | 900 »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |
| Saint-Étienne à Lyon | » | » | » | » | » | » |
| D° (2e émission) | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Orléans | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |
| D° (Nouvelles 1848) | » »» | » »» | » »» | » »» | 1070 »» | 1070 »» |
| D° (Nouvelles 1852) | 317 50 | 319 »» | » »» | 310 »» | 310 »» | 310 »» |
| Paris à Rouen | » »» | » »» | 1000 »» | » »» | » »» | » »» |
| D° (nouvelles) | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |
| Rouen au Havre | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | 1000 »» |
| D° (nouvelles) | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |
| Strasbourg à Bâle | » | » | » | » | » | » |
| D° (nouvelles) | » »» | » »» | 490 »» | » »» | 490 »» | 490 »» |
| Dijon à Besançon | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |

**Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 17 au 23 février 1854.** (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes. | 17 | 18 | 20 | 21 | 22 | 23 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 737 50 à 743 75 | 731 25 à 737 50 | 715 »» à 735 »» | 712 50 à 718 75 | 718 75 à 727 50 | 737 50 à 743 75 |
| Paris à Strasbourg | 715 »» à 722 50 | 712 50 à 718 75 | 700 »» à 712 50 | 695 »» à 700 »» | 700 »» à 712 50 | 712 50 à 718 75 |
| Orléans | 1050 »» à 1100 »» | 1050 »» à 1100 »» | 1050 »» à 1100 »» | 1025 »» à 1075 »» | 1025 »» à 1075 »» | 1050 »» à 1100 »» |
| Paris à Rouen | 875 »» à 925 »» | 875 »» à 925 »» | 875 »» à 925 »» | 850 »» à 900 »» | 850 »» à 900 »» | 850 »» à 900 »» |
| Rouen au Havre | 437 50 à 462 50 | 437 50 à 462 50 | 437 50 à 462 50 | 437 50 à 462 50 | 437 50 à 462 50 | 437 50 à 462 50 |
| Lyon | 818 75 à 825 »» | 812 50 à 818 75 | 800 »» à 812 50 | 785 »» à 800 »» | 800 »» à 806 25 | 810 »» à 815 »» |
| Ouest | » | » | » | » | » | » |

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Caisse Herbet, Delhomme et Cie | 500 | 500 |
| — Leroy, de Chabrol et Cie | 1000 | 1170 |
| Oblig. de la ville de Paris (1849) | 1000 | 1062 50 |
| D° D° (1852) | 1000 | 1165 |
| Sambre à l'Oise ... Canal. | 1000 | 775 |
| Sambre française canalisée | 500 | 1500 |
| Tenez ... Cuivre. | 150 | 112 50 |
| Vieille-Montagne ... Zinc. | 300 | 460 |
| Nouvelle-Montagne ... Zinc. | 1000 | 1300 |
| Mosa ... Zinc. | 250 | » |
| Stolberg ... Zinc. | 750 | 1000 |
| Eschweiler | 750 | 740 |
| Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre | 100 | 30 |
| Romary ... Charbon | 500 | 600 |
| [illegible] ... Charbon. | 1/3 [illegible] | 540 |
| Charbonnages belges | 500 | 330 |
| Pont-de-Loup (sud) ... Charbon. | 1000 | 200 |
| Mines de la Loire ... Charbon. | 1/7211 | 565 |
| Centre-du-Flenu ... Charbon. | 1000 | 170 |
| Long-Pendu ... Charbon. | 500 | » |
| Épinac ... Charbon. | 1/2 400 | » |
| Haute Loire ... Charbon. | 500 | 250 |
| Montchanin ... Charbon. | 500 | » |
| Azincourt ... Charbon. | 1/1 500 | 800 |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Echarcon ... Papeterie. | 1000 | 1000 |
| Essonne ... Papeterie. | 1000 | » |
| Bastennes ... Asphalte. | 1000 | 110 |
| Monceaux-sur-Sambre ... Forges. | 1000 | 1700 |
| Aveyron (Decazeville) ... Forges. | 3000 | 4100 |
| Maubeuge (Nord) ... Forges. | 500 | 500 |
| Alais ... Forges. | 2000 | 1750 |
| Châtillon et Commentry ... Forges. | 1000 | 1100 |
| Providence ... Forges. | 1000 | 1000 |
| Herserange (n. libér.) ... Forges. | 300 | 250 |
| Le Phénix | 720 | 1215 |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1/500 | 4550 |
| Valentin-Coq ... Usine. | 500 | 331 |
| Société Cail et Cie ... Usine. | 500 | 600 |
| Christofle ... Usine. | 500 | 915 |
| Tuyaux de Chameroy ... Usine. | 500 | 500 |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 25 |
| Gaz anglais (Paris) | 2500 | 4800 |
| — français (Paris) | 500 | 900 |
| — Parisien (Paris) | 1000 | 1235 |
| — de Belleville libéré | 500 | » |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 625 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 705 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | » |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | 150 |
| — d'Arles, 1re série | 100 | 100 |
| — D° 2e série | 100 | 45 |
| — de Besançon | 150 | 525 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | » |
| — de Versailles | 500 | 575 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries Impériales | 1000 | 1000 |
| — Caillard | 1000 | 690 |
| Gondoles parisiennes | 80 | 100 |
| Omnibus (Entreprise générale) | 1000 | 2000 |
| Omnibus (rive gauche) | 250 | 240 |
| Favorites ... Omnibus. | 500 | 1750 |
| Hirondelles ... Omnibus. | 1000 | 225 |
| Orléanaises ... Omnibus. | 1000 | 700 |
| Tricycles ... Omnibus. | 800 | 600 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | 770 |
| [illegible] ... Pet. voit. | 500 | 600 |
| Lutéciennes ... Pet. voit. | 500 | 770 |
| Sylphides ... Pet. voit. | 500 | 800 |
| Générale ... Ass. maritime. | 12500 | 45 0/0 b. |
| Lloyd français ... Maritime. | 5000 | 151 20/0 |
| Union des Ports ... Maritime. | 5000 | 13 0/0 b. |
| Mélusine ... Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Sécurité ... Maritime. | 5000 | 20 0/0 b. |
| Sauvegarde ... Maritime. | 5000 | 12 0/0 b. |
| Océan ... Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ... Incendie. | 5000 | 115 0/0 b. |
| Générale ... Incendie. | 500 | 32.500 |
| Union ... Incendie. | 5000 | 57 0/0 b. |
| France ... Incendie. | 5000 | 32 0/0 b. |
| Phénix ... Incendie. | 1500 | 3300 |
| Providence ... Incendie. | 2500 | 31 0/0 b. |
| Urbaine ... Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance ... Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Éventualités d'Avignon | 31 30 | » |
| — de Cette | 10 | » |
| — de Pampoux | 25 | » |
| Glaces d'Oignies ... Belgique. | 1000 | 1125 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 400 |
| — de Montluçon | 500 | 410 |
| Docks | 250 | 190 25 |
| Journaux réunis | 500 | 510 |
| Maberly (Amiens) | 500 | 710 |
| Colin (Frévent) | 500 | 500 |
| Gamaches | 500 | 450 |
| Palais de Cristal | 100 | 92 50 |
| Richer | 500 | » |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

Google

N° 104. 13e ANNÉE. — N° 9. SAMEDI, 4 MARS 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

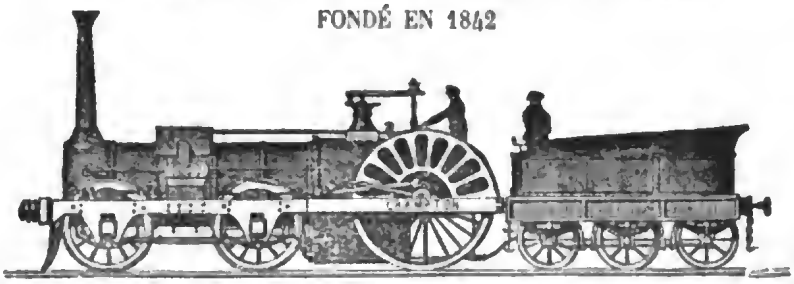
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
83, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris.. ..... | 12 f. — | 22 f. |
| Départements .... | 13 » — | 24 » |
| Etranger ..... | 16 » — | 30 » |

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### SOMMAIRE.

Situation, 129. — Chemin de fer de Rouen au Havre, 129. — Société du Crédit mobilier, 130. — Les assemblées et les actionnaires, 130. — Chemin de fer de Dijon à Besançon. Assemblée générale du 2 mars 1854, 130. — Rapport du Conseil d'administration, 131. — Recettes de la semaine, 133. — Avis aux actionnaires, 133. — Chemin de fer d'Orléans. Billets d'abonnement, 133. — Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble. Statuts, 134. — — Faits divers, 139. — Correspondance, 139. — Recettes, 140. — Annonces, 141, 142. — Chronique de la Bourse, 143. — Bourse, 144.

### Situation.

La rente 3 0/0, du prix de 85 fr. qu'elle avait atteint en octobre 1852, est descendue à 67 fr.; si on eût pu prévoir il y a dix-huit mois une baisse aussi considérable, quand le Nord et le Strasbourg étaient à 950, les Orléans à 1,200 et les Lyon à 1,000 fr., on eût certainement pensé qu'une telle baisse aurait eu pour effet de ramener les chemins à leurs anciens prix.

Ce résultat se serait effectivement produit si les recettes n'eussent pas suivi une marche progressive qui dépasse toutes les prévisions; ainsi le Nord, qui, en 1852, a produit 41 50, donnera, pour 1853, 47 à 48 fr., et pour 1854, grâce à l'accroissement continu des recettes, le revenu atteindra probablement 55 fr., si les événements politiques n'aggravent pas la situation.

Le chemin d'Orléans, qui a donné pour 1852, 48 50, qui, pour 1853, donnera 65 fr. environ, distribuera à ses actionnaires 70 à 75 fr. pour 1854, si la guerre est circonscrite

Le chemin de Paris à Strasbourg, dont la ligne nouvellement exploitée n'a pu être encore suffisamment développée, distribuera à ses actionnaires, pour 1853, environ 55 fr., et ce n'est pas trop présumer que de compter sur 65 fr. pour l'année 1854, si les questions politiques n'embarrassent pas la situation.

Cette revue approximative explique la tenue des actions des chemins, qui offrent aux détenteurs une sécurité entière et un accroissement de revenu dont nul ne peut prévoir la limite.

Aussi, les nouvelles les plus fâcheuses, la certitude même de la guerre, n'ont ébranlé la confiance ni des porteurs de rente, ni des porteurs d'actions, et chaque jour les capitaux disponibles profitent des bas prix des chemins et de la rente pour entrer dans ces valeurs.

La bourse de jeudi 2 mars, jour où a été connu le message de l'Empereur, a été remarquable par sa fermeté; la rente et les chemins de fer ont vigoureusement résisté à la spéculation qui voulait affaiblir les prix; il est vrai que c'était le jour de la liquidation, et que la rareté des titres a contribué à la tenue des cours.

Le 3 0/0 qui avait fermé jeudi 23 février à 66 fr. 90, a fait, à la bourse de jeudi 2 mars, 67 fr. au plus bas. — L'Orléans, qui était à 1,070 fr., est resté à 1,080 fr. avec une hausse de 10 fr. — Le Nord, de 737 fr. 50 est tombé à 732 fr. 50, en baisse de 5 fr. — Le Strasbourg, de 707 fr. 50 est monté à 710 fr., en hausse de 2 fr. 50. — Enfin, le Lyon, de 807 fr. 50 est monté à 812 fr. 50, en hausse de 5 fr.

F. Solar.

### Chemin de fer de Rouen au Havre.

L'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre est convoquée pour entendre le rapport du Conseil d'administration sur les résultats de l'exploitation, pendant le dernier semestre, et en même temps pour délibérer sur une modification des articles des statuts qui règlent l'amortissement du capital en actions de cette Compagnie.

Le système d'amortissement qu'il s'agit de changer consiste dans un prélèvement de 1 0/0 du capital, après payement de 5 0/0 d'intérêt aux actionnaires. Ces sommes, ainsi prélevées, doivent être placées, par les soins du Conseil d'administration, en rentes, en fonds publics français ou en immeubles, ou en actions de la Société. Lorsque les valeurs réalisables ainsi accumulées pour l'amortissement représenteront une somme égale au dixième du capital social, l'assemblée générale pourra décider que le dixième du montant de chaque action sera remboursé.

Ce mode d'amortissement est le même que celui qui était originairement pratiqué par la Compagnie de Paris à Rouen, mais auquel cette Compagnie a renoncé depuis 1850 pour le plus grand avantage de ses actionnaires.

En effet l'amortissement dans ces conditions a d'abord l'inconvénient très-grave de n'être que facultatif. L'époque des remboursements partiels sur les actions ne peut être régulièrement fixée, puisqu'elle dépend du placement des prélèvements successifs et de l'intérêt variable de ces placements. En outre l'action de l'intérêt composé n'a lieu que pendant la reconstruction de chaque dixième du capital; et enfin la charge de l'amortissement est répartie d'une manière inégale sur les années de la concession et pèse surtout sur les premières années.

Ce système n'avait été adopté que par ces deux Compagnies de chemins de fer; toutes

Digitized by Google

les autres opèrent leur amortissement au moyen d'un prélèvement annuel qui, étant accru tous les ans par l'intérêt des actions remboursées, permet d'opérer, pendant la durée de la concession, le remboursement de la totalité du capital, les actions successivement remboursées continuant sous le nom d'actions de jouissance, à recevoir la part de bénéfice qui excède les intérêts fixés par les statuts.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du Havre, frappé de cet inconvénient, a, dès le 12 novembre 1847, proposé à l'assemblée générale de ses actionnaires la modification de l'amortissement dans le sens du système adopté par toutes les autres Compagnies. Cette proposition a été adoptée à la presque unanimité, puisque, sur 107 votants, il y a eu seulement 4 bulletins négatifs qui, sur 13,711 actions, n'en représentaient que 191.

Ce vote a été soumis à l'approbation du gouvernement. Quelques objections de détail et de rédaction ayant été soulevées par le ministère des travaux publics, elles n'ont pu être levées avant les événements de février 1848.

On comprend que dans la situation où s'est trouvée placée, depuis cette époque, et pendant longtemps, la Compagnie du Havre, cette modification était sans intérêt pour les actionnaires, puisque l'intérêt à distribuer aux actionnaires n'a pas encore atteint 5 0/0.

Cependant la Compagnie du Havre a résisté à de dures épreuves; elle n'a pas succombé sous le poids des charges de sa concession, aggravées par les circonstances politiques; elle s'est soutenue par ses seules ressources et sans avoir été secourue par l'Etat dans sa détresse. Ses recettes se sont successivement améliorées; elles ont permis de payer les intérêts courants des prêts de l'Etat, de faire le service régulier d'emprunts considérables, et de payer aux actionnaires un dividende toujours croissant.

Aussi, dès que le Conseil d'administration a prévu l'application possible de l'article des statuts relatif au prélèvement pour l'amortissement, il s'est empressé de demander à l'administration supérieure l'approbation nécessaire, et qui avait été jusqu'alors tenue en suspens. Il a été objecté au Conseil d'administration que la délibération était bien ancienne, que les actionnaires avaient pu changer d'avis, et qu'il fallait les consulter de nouveau. Sans renoncer au bénéfice du vote de l'assemblée générale de 1847, le Conseil d'administration, pour ne pas créer un nouveau retard, a profité de la réunion ordinaire de l'assemblée générale pour consulter une fois de plus les actionnaires. Le résultat ne peut pas être douteux. Mais pour que la délibération soit régulière, il faut le vote de 100 actionnaires représentant 13,334 actions. Le nombre des actionnaires est facile à obtenir, mais il n'en est pas de même pour les actions. Le capital de la Compagnie n'est que de 40,000 actions, divisées en un grand nombre de porteurs.

Le Conseil d'administration fait tout ce qu'il peut pour stimuler le zèle des actionnaires. Nous ne doutons pas que les actionnaires porteurs de vingt actions ne s'empressent de retirer leurs cartes; pour ceux qui, ne possédant pas vingt actions, chiffre nécessaire pour être admis à l'assemblée, ne croiraient peut-être pas pouvoir se faire représenter, nous les engageons à déposer leur procuration au siége de la Société, de manière à assurer une délibération qu'il est de leur plus grand intérêt de rendre valable.

J. Mirès.

## Société du Crédit mobilier.

Nous avons déjà fait connaître que le dividende du Crédit mobilier pour l'année 1853 s'élèverait à environ 28 fr.

Nous croyons que le chiffre véritable sera de 25 f. par action, indépendamment de l'intérêt à 5 0/0 sur le montant des versements, qui ont été en moyenne de 300 fr. pour l'année.

G. Lenoir.

## Les Assemblées et les Actionnaires

Les Compagnies de chemins de fer persistent à ne pas s'entendre pour la tenue de leurs assemblées; nous recevons les plaintes les plus vives à cet égard; ainsi les actionnaires de l'Ouest et du Havre sont convoqués, les uns au boulevard Montparnasse, et les autres rue d'Amsterdam, pour le 30 mars à trois heures de relevé. — Vraiment les actionnaires méritent que les administrateurs aient plus d'égards, et nous ne saurions trop vivement recommander à la conférence des chemins de fer de mettre cette question à l'ordre du jour. Nous croyons qu'il suffira qu'elle soit posée pour qu'elle soit résolue.

C. Devina.

## Chemin de fer de Dijon à Besançon.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 2 MARS 1854.

Les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Besançon se sont réunis, jeudi 2 mars, en assemblée générale, sous la présidence de M. Calley de Saint-Paul, président du Conseil d'administration de la Compagnie.

Le bureau était composé de M. D. Allegri et de M. le général Thouvenain, scrutateurs; M. Gaide, secrétaire.

94 actionnaires, représentant 8,963 actions, étaient présents à la séance.

Lecture du rapport du Conseil d'administration a été donnée à l'assemblée par M. le président.

Nous publions plus loin le texte de ce document.

Le rapport, après l'historique des négociations relatives à la fusion avec Lyon, propose la répartition des 25,000 actions de Lyon entre les porteurs d'actions de Dijon à Besançon et les souscripteurs des actions nouvelles du prolongement, ainsi qu'il suit :

Sur les 25,000 actions de Lyon, libérées de 250 fr., et jouissance de janvier 1854,

23,715 sont attribuées aux 33,200 actions de Dijon à Besançon, soit 5 de Lyon contre 7 de Dijon.

Cette attribution comprenant le droit à la souscription des 10,000 actions nouvelles qui avaient été réservées aux actionnaires de Dijon.

Et 1,285 sont attribuées aux 36,800 actions nouvelles déjà souscrites, soit environ 1 action de Lyon contre 28 1/2 actions nouvelles, plus la restitution des 100 fr. versés en souscrivant.

M. le Président propose, en outre, à l'assemblée d'accorder au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour prolonger le terme du traité fait avec la Compagnie de Lyon, au cas où le gouvernement n'aurait pas accordé son autorisation à l'expiration du délai.

Dans le cas où le traité, par suite des demandes du gouvernement, ne pourrait pas avoir d'effet, M. le Président prévient l'assemblée de la nécessité où sera le Conseil d'administration de Dijon à Besançon de faire un appel de fonds et d'émettre 5,500 obligations anciennes et 6,500 obligations nouvelles. La réalisation de ces diverses sommes permettrait à la Compagnie l'achèvement des travaux nécessaires à la mise en circulation de la ligne de Dijon à Besançon avant l'hiver prochain. Un tiers de ces 12,000 obligations serait réservé aux actionnaires. Les pouvoirs les plus étendus seraient accordés au Conseil d'administration pour la négociation et l'émission des deux autres tiers au mieux des intérêts des actionnaires de la Compagnie de Dijon à Besançon.

L'exécution du chemin de Belfort serait ajournée quant à présent, et le Conseil se charge d'obtenir les délais nécessaires pour l'exécution des travaux.

Comme la souscription pour ce dernier chemin n'avait pas été complétement remplie, les souscripteurs qui auraient déjà opéré leur premier versement, pourront retirer leurs fonds.

Après quelques observations sans intérêt sur la répartition des 25,000 actions accordées par la Compagnie de Lyon en cas de fusion, le président fait connaître la situation financière de la Compagnie.

Les comptes présentent les résultats suivants :

| | | |
|---|---|---|
| Dépenses d'établissement, | | 632,862 23 |
| Dépenses de construction, | | 13,635,322 81 |
| Débiteurs et valeurs disponibles, | | 995,789 09 |
| Versements en retard, | | 262,750 00 |
| Ensemble, | | 15,526,724 13 |

COMPTE CAPITAL.

| | | |
|---|---|---|
| Fonds social, | 16,600,000 00 | |
| Versements non appelés, | 4,980,000 00 | |
| Reste, | 11,620,000 00 | |

Digitized by Google

| | | |
|---|---|---|
| Report. | 11,620,000 00 | |
| Intérêts des fonds, retenues, prêts sur obligations et valeurs et intérêts à payer aux actionnaires, | 3,906,724 13 | 15,526,722 13 |

M. le Président a ensuite mis aux voix, et l'assemblée a ensuite successivement voté :

1° L'approbation du traité de fusion avec la Compagnie de Paris à Lyon, en date du 15 octobre 1853, modifié le 16 février 1854, et l'autorisation de proroger à nouveau les délais dudit traité, s'il y a lieu ;

2° La dissolution de la Société, pour le cas où la fusion deviendrait définitive par la ratification du gouvernement et l'adhésion des actionnaires de la Compagnie de Lyon, et le pouvoir au Conseil de désigner un ou plusieurs liquidateurs, en leur déléguant tout ou partie des attributions du Conseil ;

3° La création d'un emprunt de 6,500,000 f. avec délégation spéciale à cet emprunt de la garantie d'intérêt accordée par l'Etat aux actions de Dijon à Besançon ; un tiers des obligations à émettre en réalisation de cet emprunt devra être offert aux actionnaires ;

4° Enfin, l'approbation des comptes arrêtés à la date du 15 février 1854.

G. LESOIN.

---

*Rapport fait à l'assemblée générale par le conseil d'administration le 2 mars 1854.*

Messieurs,

L'avis qui vous a été transmis par la voie des journaux vous a fait connaître l'objet de cette réunion.

Nous allons mettre sous vos yeux la situation financière de la Société ;

Puis soumettre à votre approbation le traité que nous avons passé avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

*Situation des comptes.*

La situation générale des comptes que nous vous présentons n'offre aucun caractère particulier. Nous avons conservé les divisions de comptes que nous avons adoptées dans le principe et dont nous vous avons retracé l'objet en notre rapport du 18 avril 1853; peu de chapitres nouveaux ont été ajoutés aux catégories précédemment établies, et les titres de ces comptes portent en eux-mêmes leur signification ; il en est un cependant, celui relatif aux obligations, sur lequel nous vous devons quelques explications.

Nous nous disposions, au moment où est intervenu notre traité de fusion avec la Compagnie de Lyon, à émettre, conformément à l'autorisation du gouvernement et en vertu de l'art. 27 des statuts de la Compagnie, une partie des obligations de l'emprunt de 5,500,000 f.

La Compagnie de Lyon nous ayant demandé, en vue de la réalisation de la fusion, de ne pas mettre ces obligations en circulation, nous nous sommes conformés à son désir, et afin de subvenir aux dépenses des travaux, il a été convenu que nous emprunterions contre le dépôt de ces obligations. La somme de 2,615,000 f. que vous trouverez aux comptes créditeurs sous le titre de : « Prêt sur obligations, » représente les avances qui nous ont été faites en échange de ce nantissement ; celle de 24,645 fr. 30 c. aux comptes débiteurs sous le titre : « Intérêts et frais des obligations, » correspond au chiffre des intérêts que nous avons payé par avance aux prêteurs.

C'est au moyen de cette ressource que nous avons pu continuer les travaux de la ligne sans recourir à des appels de fonds sur les actions.

Cette explication nous amène naturellement, Messieurs, à vous rendre compte de l'état d'avancement de la construction de notre ligne.

*Ligne de Dijon à Besançon.*

Les ouvrages d'art, auxquels on n'a pu mettre la dernière main à cause des gelées de cet hiver, vont être complétement terminés dans les premiers mois de la campagne qui va s'ouvrir. Le tunnel de Dôle et le pont de la Saône demanderont un peu plus de temps, et d'après les appréciations de notre ingénieur, ces deux ouvrages ne paraissent pouvoir être terminés que vers la fin de l'été prochain.

Les deux tiers des maisons de garde sont construites et le tiers est approvisionné de manière que ces maisons puissent, comme les travaux d'art, être livrées dans les premiers mois de la campagne. Quant aux stations, elles sont commencées sur presque toute la ligne, et les entrepreneurs de la construction ont su utiliser au profit de l'effet architectural des bâtiments, les beaux matériaux du pays.

En résumé, d'après l'état actuel des travaux, nous sommes fondés à croire que la ligne Dijon à Besançon pourra être totalement achevée et livrée à l'exploitation vers la fin de cette année, c'est-à-dire plusieurs mois avant l'époque fixée par notre cahier des charges.

*Embranchement d'Auxonne à Gray.*

Sur l'embranchement d'Auxonne à Gray, les travaux d'art et les terrassements sont en voie d'exécution, quoique poussés moins vivement que sur la ligne principale.

Vous savez en effet, Messieurs, qu'il a été accordé à la Compagnie, pour l'établissement de cette section, un plus long délai que pour la ligne principale ; cependant les travaux sont assez avancés sur cette partie pour que nous soyons en mesure de la mettre en exploitation au printemps prochain.

*Section de Besançon à Belfort.*

Les études sont commencées sur toute cette nouvelle section ; déjà le projet de la première partie de ce prolongement sur une longueur de 20 kilom., a été soumis à l'approbation de l'administration supérieure, et des conférences mixtes vont être prochainement ouvertes avec l'autorité administrative, pour fixer les points de passage principaux.

*Etudes sur la Suisse.*

Dans nos précédents rapports, nous vous avons parlé des études que nous avions entamées, avec le concours des localités intéressées et de la commission des chemins de fer suisses, à l'effet de reconnaître et de déterminer les moyens de rattacher notre ligne à la Suisse. Ces études sont terminées : elles nous ont permis de reconnaître la possibilité de nous relier au chemin de fer central suisse, dans des conditions de courbe et de pente convenables.

Nous nous réservons, quand le moment en sera venu, de vous proposer les moyens d'attirer à notre ligne le trafic important de la portion du pays suisse dont nous nous sommes le plus rapprochés.

*Fusion avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.*

Nous vous avions convoqués extraordinairement le 28 septembre de l'année dernière pour vous soumettre le traité passé avec le gouvernement, relativement au prolongement de notre ligne de Besançon à Belfort avec station à Mulhouse, et vous proposer la réalisation des mesures financières qui devenaient nécessaires pour remplir les engagements nouveaux que nous contractions vis à vis de l'Etat.

Vous nous aviez autorisés à créer 46,800 actions et à porter l'emprunt de 5,500,000 fr. à 13 millions, et à faire aux statuts sociaux les changements qu'entraînait le traité passé avec le gouvernement, et le supplément de capital social que vous veniez de décider.

Nous nous disposions à exécuter ces diverses résolutions lorsque, peu de jours après l'assemblée générale, il s'ouvrit des négociations entre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et nous.

Cette Compagnie nous proposa de nous réunir à elle et nous fit des offres qui nous parurent acceptables.

Cet accord donna lieu à un traité signé entre les parties, le 15 octobre 1853, dont voici le texte :

» Entre les soussignés,

» La Compagnie du chemin de fer de Paris » à Lyon, représentée par MM. Auguste Dassier » et Jean-Henri Hottinguer, spécialement autorisés à l'effet des présentes,

» D'une part ;

» Et la Compagnie du chemin de fer de Dijon » à Belfort, représentée par M. Adrien Charles Calley de Saint-Paul, spécialement autorisé à l'effet des présentes ;

» D'autre part ;

» A été convenu ce qui suit :

» Article premier. A compter du jour où le » gouvernement l'aura autorisée, il y aura fusion de la Compagnie de Dijon à Belfort avec » la Compagnie du chemin de fer de Paris à » Lyon, de manière que cette dernière subsistera seule et que celle de Dijon à Belfort » cessera d'exister.

» La Compagnie du chemin de fer de Dijon » à Belfort apportera dans la Compagnie de » Paris à Lyon les deux concessions qui lui » appartiennent, telles qu'elles se poursuivent » et comportent, avec tous les droits, privilèges et avantages y attachés, ensemble tout » ce qui constituera son actif mobilier et immobilier, tous ses droits, actions, raisons et » prétentions, sans aucune exception ni réserve.

» La Compagnie de Paris à Lyon, de son côté, » prendra à sa charge tout le passif et tous les » engagements de la Compagnie du chemin de » fer de Dijon à Belfort, suivant l'état ci-joint, » aux obligations de laquelle elle sera substituée » sans exception ni réserve.

» La Compagnie de Paris à Lyon reconnaît » qu'il lui a été remis copie des quatre conventions passées avec M. Julien Lacroix pour la » construction du chemin de fer de Dijon à » Belfort, avec embranchement d'Auxonne à » Gray, ainsi que des traités passés avec » MM. Clément et Desormes pour la fourniture » de dix locomotives, de roues et essieux de » wagons; et avec M. Getting pour la construction des voitures à voyageurs; elle s'engage à

Digitized by Google

» suivre l'exécution de ces diverses conventions aux mêmes droits et dans les mêmes conditions que la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Belfort.

» Art. 2. Pour prix de cet apport, la Compagnie de Paris à Lyon remettra à la Compagnie de Dijon à Belfort trente mille actions de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, libérées de deux cent cinquante francs chacune, de la même nature que ses actions actuelles, et donnant les mêmes droits, lesdites actions seront délivrées avec jouissance des intérêts et dividendes à échoir à compter de ce jour.

» Art. 3. La Compagnie de Dijon à Belfort, par exception au paragraphe 3 de l'art. 1er, retiendra, pour être restituées aux personnes qui les ont versées, les sommes déposées à titre de garanties de la souscription des nouvelles actions créées en vue de la prolongation du chemin de fer jusqu'à Belfort, plus une somme de quarante millo francs pour les frais de la liquidation et les gratifications à certains employés.

» Art. 4. La Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon entend expressément rester étrangère au retrait des actions de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Belfort et à toutes ses conséquences, ainsi qu'à la délivrance aux actionnaires de cette dernière Compagnie des trente mille actions qu'elle s'est obligée à leur remettre, aux termes de l'art. 2 ci-dessus.

» En conséquence, ce sera à la Compagnie de Dijon à Belfort seule, ou au délégué par elle choisi à cet effet, que les actionnaires de cette Compagnie auront à remettre leurs titres.

» La Compagnie de Paris à Lyon remettra au délégué spécial de la Compagnie de Dijon à Belfort les 30,000 actions dont il est parlé en l'art. 2 ci-dessus.

» Par l'effet de cette remise, la Compagnie de Paris à Lyon sera déchargée, sans pouvoir être soumise à aucune réclamation et à aucun recours de la part des tiers.

» Art. 5. Le nombre des membres du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sera augmenté de manière que deux des administrateurs actuels de la Compagnie de Dijon à Belfort puissent y être appelés.

» Art. 6. La Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon prend l'engagement de délivrer chaque année et pendant leur vie, à chacun des membres actuels du Conseil d'administration du chemin de fer de Dijon à Belfort, une carte de circulation sur toute la ligne et en première classe.

» Art. 7. En cas de suppression ou de réduction du personnel pour cause autre que des fautes de service dans l'année qui suivra la prise de possession du chemin de Dijon à Belfort par la Compagnie de Lyon, les employés attachés aujourd'hui à la Compagnie de Dijon à Belfort recevront une indemnité qui ne pourra être moindre de neuf mois de solde.

» Art. 8. La présente convention ne sera définitive et obligatoire pour chacune desdites Compagnies, qu'après qu'elle aura été ratifiée par les deux assemblées générales et autorisée par le gouvernement dans les termes ci-dessus et sans conditions nouvelles. Ces ratifications devront être échangées, sous peine de nullité, d'ici au 15 décembre prochain.

» Art. 9. Les frais auxquels les présentes pourront donner lieu seront supportés par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

» Fait double entre les parties à Paris, le 15 octobre 1853. »

Approuvé l'écriture.

*Signé*: A. Dassier, Hottinguer et Calley de Saint-Paul.

Nous fîmes aussitôt connaître à S. E. M. le Ministre des travaux publics le texte de la convention, en lui demandant l'approbation du gouvernement.

Le ministre crut devoir soumettre notre traité à l'appréciation du Comité consultatif.

Le Comité ne donna son avis que vers le milieu de janvier dernier.

Par cet avis, le Comité approuvait le traité intervenu entre les deux Compagnies; mais conseillait au gouvernement, à cette occasion, d'octeuir de la Compagnie de Paris à Lyon la construction d'un embranchement de Dôle sur Bourg, et certaines conditions modificatives des cahiers des charges précédemment intervenus entre le gouvernement et les Compagnies de Paris à Lyon et de Dijon à Belfort.

Le gouvernement fit connaître à la Compagnie de Paris à Lyon les conditions qu'il mettrait à la ratification du traité passé entre nos deux Compagnies.

Les conditions proposées par le gouvernement différaient en quelques points de celles que la Compagnie de Lyon était disposée à accepter; le temps donné à la réflexion, puis à la négociation, nous a amené jusqu'à ce jour sans solution définitive.

Toutes ces lenteurs si regrettables et qu'il eût été si utile d'abréger au milieu des complications politiques qui surgissent chaque jour, nous ont mis en présence de circonstances tout autres que celles sous l'empire desquelles le traité avait été signé.

Une fois déjà, le 9 décembre, nous avions dû proroger notre traité au 15 février.

Le 15 février, la solution attenduo chaque jour semblait différée; le gouvernement persistait dans ses demandes; la Compagnie de Paris à Lyon hésitait; elle nous fit connaître son intention et ses regrets de ne pouvoir souscrire aux volontés du gouvernement, si notre Compagnie ne prenait également sa part des sacrifices, en réduisant le prix fixé à notre apport do 25,000 actions au lieu de 30,000.

Bien que cette réduction nous parût excessive, nous crûmes devoir l'accepter. A la suite du traité, on signa la convention suivante :

« Le présent traité est prorogé jusqu'au dix avril mil huit cent cinquante-quatre.

» Le prix de l'apport fixé, à l'art. 2, à trente mille actions est rédult à vingt-cinq mille actions.

» Sauf cetto modification, le traité est maintenu dans son intégrité. »

Paris lo 16 février 1854.

*Signé :* A. Dassier, H Hottinguer, Calley de St-Paul.

Les motifs qui nous déterminèrent à une résolution à la fois si peu attendue et si pénible, doivent vous être donnés.

La Compagnio de Paris à Lyon, en traitant avec nous, n'avait pas pris l'engagement de subir toutes les charges que le gouvernement croirait convenable de lui imposer; le délai de nos conventions expirait, elle pouvait donc reprendre légalement sa liberté; mais elle sentait que sous la foi de la réalisation chaque jour espérée de nos conventions, nous avions dû suspendre tout appel de fonds, qu'à sa sollicitation nous avions différé d'émettre nos obligations, quo nous nous trouvions par suite dans des conditions bien différentes de celles où nous serions, si aucun traité ne fût intervenu entre nos deux Compagnies. Un scrupule honorable, un sentiment de délicatesse, l'empêchait de laisser expirer notre traité; elle voulut nous mettre à même de raviver le traité par une stipulation nouvelle qui, faite en présence des événements récents et des exigences connues du gouvernement, mettrait la réalisation de nos engagements sous la sauve-garde de la loyauté du Conseil d'administration de la Compagnie de Paris à Lyon.

En faisant le sacrifice qui nous était demandé, nous avons considéré que nous rendions définitive une convention dont l'existence était mise en question.

Nous venons vous demander avec confiance les pouvoirs nécessaires pour ratifier, en votre nom, le traité dont nous venons de vous donner lecture, et proroger les délais, s'il était nécessaire.

Pour le cas où la fusion recevrait l'approbation du gouvernement et des actionnaires de la Compagnie de Paris à Lyon, vous aurez à nommer un liquidateur et à déterminer l'importance de ses attributions.

Nous vous proposons, dans le cas où le traité de la fusion recevrait son exécution, de faire ainsi la répartition des 25,000 actions que délivrera la Compagnie de Paris à Lyon.

23,715 actions seront réparties entre les porteurs des 33,200 actions de Dijon à Besançon, soit 5 actions de Paris à Lyon contre 7 de Dijon à Besançon;

Cette répartition comprenant les droits des actionnaires de Dijon à Besançon à la souscription de 40,000 actions nouvelles qui leur étaient réservées.

Le surplus des 25,000 actions, soit 1,285 actions, serait réparti entre les souscripteurs des 36,800 actions de la nouvelle émission, soit à raison de 1 action de Paris à Lyon pour 28 actions de la nouvelle émission. Nous no doutons pas que vous n'approuviez ce mode de répartition, qui nous semble équitable à tous égards.

*Emprunt de 6,500,000 fr. à créer.*

Bien que nous ayons la ferme confiance que le gouvernement et la Compagnio de Paris à Lyon se mettront d'accord, cependant il faut pourvoir à toutes les éventualités.

La souscription faite du capital nouveau en actions ne serait complète qu'autant que les 40,000 actions qui vous sont réservées seraient souscrites : jusque là la souscription n'est pas régulière et aucun versement ne peut être utilement appelé sur ces 46,800 actions.

C'est donc au capital actuellement souscrit que nous devons nous adresser pour réaliser les fonds nécessaires à l'achèvement et à l'exploitation de la ligne de Dijon à Besançon.

Nous vous proposons en outre des 5,500,000 f. en obligations créées et non négociées, de créer 6,500,000 fr. d'obligations de même nature, lesquelles se trouveront garanties comme les premières, au moyen de la délégation que vous leur feriez par préférence à vous-mêmes sur le revenu de 660,000 fr. que le gouvernement a assuré aux actions.

Nous vous demandons l'autorisation do négocier au mieux de vos intérêts ces 12 millions d'obligations, sauf à vous réserver la préférence pour le tiers de ces obligations au prix où nous pourrons les placer au public.

Digitized by Google

### Recettes de la semaine.

| Lignes. | Recettes brutes. | Augment. s. 1853 Totale | 0/0. |
|---|---|---|---|
| | | | |
| **1re Catégorie (1).** | | | |
| Orléans | 745,373 » | 237,130 | 46.6 |
| **2e Catégorie (2).** | | | |
| Nord | 662,946 » | 143,074 | 27.5 |
| Rouen | 188,858 » | 16,124 | 9.3 |
| Havre | 87,981 » | 13,742 | 18.5 |
| Lyon | 326,847 » | 31,869 | 10.7 |
| Strasbourg | 508,216 » | 161,015 | 46.3 |
| Ouest | 108,397 » | 33,764 | 45.2 |
| Bale | 58,575 » | 13,627 | 30.3 |
| Méditerranée | 164,579 » | 19,317 | 13.2 |
| St-Germain | 143,593 » | 24,145 | 20.2 |

Ad. Blaise (des Vosges).

(1) Chemins exploitant des sections nouvelles.

(2) Chemins exploitant le même nombre de kilomètres.

## AVIS AUX ACTIONNAIRES.

### Opérations courantes.

#### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Orléans. — Le jeudi 30 mars aura lieu une assemblée générale des actionnaires, à 2 heures et demie, hôtel de l'administration, 11, rue de la Chaussée-d'Antin.

Pour y assister, déposer vingt actions au moins trois jours à l'avance. Les cartes d'admission sont nominatives et personnelles.

But de l'assemblée : Modifications aux statuts.

Ouest. — Le 30 mars, assemblée générale, à 3 heures, 44, boulevard Montparnasse.

Déposer vingt actions du 5 au 20 mars.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés à la Compagnie.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus qu'à dater du 1er mars prochain, leurs titres seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, à la gare Saint-Lazare.

Il leur sera remis, en échange, un récépissé de dépôt nominatif, sur la présentation duquel les dividendes souscrits seront payés.

Lyon a la Méditerranée. — L'assemblée générale se réunira le samedi 25 mars, à 3 heures, rue Laffitte, 23.

Vingt actions donnent le droit de faire partie de l'assemblée.

On donnera des cartes d'admission sur dépôt des titres.

Rouen au Havre. — Assemblée générale le 30 mars, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

On délibérera sur la proposition de modification aux statuts, en ce qui règle l'amortissement du capital social.

Déposer vingt actions, de 10 à 4 heures, avant le 15 mars.

Graissessac a Béziers. — Assemblée générale le mardi 14 mars 1854, salle Herz. — Déposer vingt actions.

Charleroi a la frontière de France. — Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Compagnie qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le mardi 21 mars prochain, à midi, dans les bureaux de l'exploitation, à Marchiennes-au-Pont, près Charleroi (Belgique).

Le but de la réunion est de délibérer sur les comptes du dernier semestre 1853. Ces comptes seront déposés, vingt jours à l'avance, dans lesdits bureaux, à l'inspection de MM. les actionnaires.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins, complétement libérées, et avoir déposé ses titres, au moins dix jours à l'avance, boulevard Waterloo, 20, à Bruxelles, entre les mains du secrétaire directeur ;

Ou, au moins quinze jours à l'avance, à Paris, rue Grange-Batelière, 11, entre les mains de M. Bernard ;

Ou, au moins quinze jours à l'avance, entre les mains de M. Arnold, 31, Golden-Square, à Londres.

MM. les actionnaires sont aussi prévenus qu'à partir dudit jour 21 mars, ils pourront se présenter au siége de la Compagnie du chemin de fer du Nord, à Paris, place Roubaix, bureau des actions, pour faire estampiller leurs titres, conformément aux arrangements intervenus entre les deux Compagnies.

Grand'Combe. — Le 26 mars, assemblée générale, à Nimes.

Déposer vingt actions, au moins, à Nimes ; à Paris, rue Lepelletier ; à Marseille, rue Haxo, 17.

Anvers a Gand. — Assemblée générale, le samedi 4 mars 1854, à midi, rue aux Choux, 3 bis. But de l'assemblée : lecture du rapport, exposé du bilan, et élections.

Déposer au moins dix actions, à Bruxelles, avant le 25 février ; à Paris, 34, rue de Provence, avant le 21 février.

#### APPELS DE FONDS.

Central Suisse. — Versement de 25 fr. au 15 mars prochain, sous déduction de 2 fr. pour intérêts semestriels du premier versement. Versement de 25 fr. au 15 mai 1854, avec faculté de payer par anticipation le 15 mars, sous déduction des intérêts de 0 fr. 16 c. par action. Total à verser, 47 fr. 84 c. A Paris, rue Bergère, 18 ; à Bâle, chez M. Marcuard et Cie.

Crédit foncier. — La série M, composant les promesses d'obligations foncières de 120,001 à 130,000, a été désignée par le sort, dans le tirage qui a eu lieu publiquement, au siége de la Société, le 22 courant, pour la libération complète des obligations définitives de 1,000 f.

En conséquence, tout porteur de promesse appartenant à cette catégorie est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr., complémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. avant le 9 mars ou 500 fr. avant le 9 mai prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et, notamment, il perdra le droit aux lots.

#### SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Strasbourg. — (Voir aux échanges de titres)

Paris a Rouen. — Emission de 18,000 obligations de 1000 fr., remboursables à 1250 fr. en quinze annuités, et portant 50 fr. d'intérêt par an.

L'émission est faite au pair, soit au prix de 1000 fr. par obligation, dont 250 fr. payables en souscrivant.

Les autres versements se feront ainsi :

250 fr. le 15 mai 1854 ;
id. le 15 août 1854 ;
id. le 15 novembre 1854.

Le premier coupon, 5 0/0, sera payé le 1 décembre 1854.

La préférence est réservée pour cette souscription, jusqu'au 15 février, à MM. les actionnaires de la Compagnie de Rouen.

#### PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Paris a Rouen. — Depuis le 3 février 1854, paiement du dividende de 35 fr. du 2e semestre 1853, rue d'Amsterdam, 11, de 10 à 3 heures, sur présentation des titres.

Mines de la Loire — Depuis le 1er février, paiement du coupon de 25 f. des obligations, à Paris et à Lyon, à la caisse, chez Odier, à Genève.

#### ÉCHANGE DE TITRES.

Strasbourg. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

#### AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Paris a Rouen. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

Rouen au Havre — Les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6,201 — 6,203—6,210—6,213—6,225 — 6,231—6,231 — 6,232—6,234—6,236 - 6,240 — 6,242—6,243 — 6,251—6,266—6,269—6,271 - 6,273 — 6,279 — 6,281—6,283—6,291 - 6,293 — 6,295 — 6,297— 6,299, et celles de l'emprunt de 1847 portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015— 1,017 — 1,019—1,023—1,035—1,047 — 1,038 — 1,042 — 1,061—1,064—1,083, tirées le 24 février, sont remboursées depuis le 1er mars à 1,250 fr., rue d'Amsterdam, 11, de dix à trois heures.

C. Devina.

### Chemin de fer d'Orléans.

Nous avons annoncé il y a quelque temps que la Compagnie du chemin de fer d'Orléans s'occupait d'un projet d'abonnement à prix réduit, pour la saison d'été, qui s'appliquerait au service des banlieues de Paris, de Nantes et de Bordeaux. Ce projet vient d'être arrêté, et sera mis en pratique prochainement, dès que les tarifs auront été légalement modifiés.

Nous mettons sous les yeux de nos lecteurs le tarif de ces abonnements, les époques où ils commencent à courir, et les conditions auxquelles ils sont soumis.

#### SERVICE DE LA BANLIEUE DE PARIS.

Pour la saison d'été, du 15 mars au 15 juillet 1854, il sera délivré au bureau central, 130, rue Saint-Honoré, à Paris, des cartes d'abonnement de 1re et 2e classe, valables pendant 3 ou 5 mois pour le parcours de :

Digitized by Google

| PARIS A | CINQ MOIS. 1re Cl. | 2e Cl. | TROIS MOIS. 1re Cl. | 2e Cl. |
|---|---|---|---|---|
| | fr. | fr. | fr. | fr. |
| Choisy | 140 | 90 | 90 | 55 |
| Ablon | 200 | 150 | 120 | 90 |
| Athis-Mons | 220 | 160 | 130 | 100 |
| Juvisy | 250 | 190 | 150 | 115 |
| Ris | 270 | 220 | 175 | 130 |
| Savigny | 260 | 200 | 155 | 120 |
| Epinay | 270 | 220 | 175 | 130 |
| Evry, Corbeil, Saint-Michel, Bretigny | 300 | 220 | 200 | 160 |
| Marolles | 350 | 260 | 270 | 200 |

*Conditions de ce Tarif.* — Les abonnements partent du 1er ou du 15 de chaque mois.

Les demandes doivent être adressées quatre jours à l'avance, au bureau central, rue Saint-Honoré, à Paris.

Chaque carte est nominative et personnelle Le prix est payé à l'avance.

Elle est annulée, et les sommes payées sont perdues, si toute autre personne que l'abonné en fait usage. Elle doit être représentée à toute réquisition, à défaut de quoi le prix entier de la place doit être payé conformément au tarif général, et sans remboursement ultérieur. Le porteur est, en outre, tenu d'apposer sa signature sur des registres spéciaux, toutes les fois qu'il en est requis.

BILLETS D'ABONNEMENT.

A partir du 15 mars 1854, il sera délivré au bureau central, 130, rue Saint-Honoré, à Paris, des billets d'abonnement de 1re et 2e classe, valables jusqu'au 15 novembre 1854, inclusivement, pour le parcours de :

| | 1re Classe. | 2e Classe. |
|---|---|---|
| Paris a Corbeil, Marolles, Et stations intermédiaires. | Réduction de 10 0/0 sur le prix ordinaires des billets de 1re et 2e classe. | |

*Conditions de ce Tarif.* — Les billets d'abonnement ne sont délivrés que par série de 20. Le prix en est payé à l'avance. Ils ne peuvent servir que pour les lieux de départ et de destination qu'ils indiquent.

Présentés à toute autre stations, ils sont annulée, et le prix entier de la place doit être payé conformément au tarif général, à moins que le parcours effectué ne comporte un prix inférieur au prix du billet. Ces billets sont nominatifs. La revente est formellement interdite Ou peut en disposer gratuitement.

BILLETS D'ALLER ET DE RETOUR (TOUS LES JOURS).

A partir du 15 mars 1854, il sera délivré, tant à la gare de Paris qu'aux stations ci-après, des billets d'aller et retour de 1re, 2e et 3e classe, pour le parcours de :

| PARIS A | 1re Cl. | 2e Cl. | 3e Cl. fr. c. |
|---|---|---|---|
| Choisy et retour. | | | 0 75 |
| Et des stations suivantes à Paris et retour. | Billets de 1re classe, | Billets de 2e classe, | |
| Ablon | | | 1 30 |
| Athis-Mons | au prix ordinaire des | au prix ordinaire des | 1 50 |
| Juvisy | | | 1 65 |
| Ris | | | 2 10 |
| Evry | | | 2 25 |
| Corbeil | billets de | billets de | 2 40 |
| Savigny | | | 1 90 |
| Epinay | | | 1 90 |
| Saint-Michel | 2e classe. | 3e classe. | 2 25 |
| Bretigny | | | 2 70 |
| Marolles | | | 2 90 |

*Conditions du Tarif.* — Ces billets ne peuvent servir que pour les lieux de départ et de destination qu'ils indiquent. Présentés à toute autre station, ils seront annulés, et le prix entier de la place doit être payé conformément au tarif général, à moins que le parcours effectué ne comporte un prix inférieur au prix du billet.

Ils ne sont valables que pour le jour dans lequel ils ont été délivrés.

SERVICE DE LA BANLIEUE DE NANTES.

Du 15 mars au 15 juillet, on délivrera à la gare de Nantes des cartes d'abonnement, de 1re et de 2e classe, valables pendant 3 ou 5 mois pour le parcours de :

CARTES D'ABONNEMENT.

| NANTES A | CINQ MOIS. 1re Cl. | 2e Cl. | TROIS MOIS. 1re Cl. | 2e Cl. |
|---|---|---|---|---|
| | fr. | fr. | fr. | fr. |
| Ste-Luce et retour | 100 | 80 | 65 | 50 |
| Thouaré | 140 | 100 | 90 | 60 |
| Mauves | 200 | 140 | 120 | 90 |
| Clermont-s-Loire | 250 | 200 | 150 | 120 |
| Oudon, Ancenis | 300 | 200 | 220 | 160 |

*Conditions du Tarif.* — Les abonnements partent du 1er au 15 de chaque mois. Les demandes doivent être adressées quatre jours à l'avance à la gare de Nantes. Chaque carte est nominative et personnelle. Le prix en est payé à l'avance. Elle est annulée, et les sommes payées sont perdues, si toute autre personne que l'abonné en fait usage. Elle doit être représentée à toute réquisition, à défaut de quoi le prix entier de la place doit être payé conformément au tarif général, et sans remboursement ultérieur. Le porteur est tenu, en outre, d'apposer sa signature sur des registres spéciaux, toutes les fois qu'il en est requis.

BILLETS D'ABONNEMENTS.

A partir du 1er mars, on délivrera des billets d'abonnement de 1re et 2e classe, valables jusqu'au 15 novembre 1854, inclusivement, pour le parcours de :

| | 1re Classe. | 2e Classe. |
|---|---|---|
| Nantes a Ancenis Et les stations intermédiaires. Ou de ces stations à Nantes. | Réduction de 10 0/0 sur le prix ordinaire des billets de 1re et 2e classe. | |

*Conditions du Tarif.* — Les billets d'abonnement ne sont délivrés que par série de 20. Le prix en est payé à l'avance. Ils ne peuvent servir que pour les lieux de départ et de destination qu'ils indiquent. Présentés à toute autre station, ils sont annulés, et le prix de la place doit être payé conformément au tarif général, à moins que le parcours effectué ne comporte un prix inférieur au prix du billet. Ces billets sont nominatifs. La revente en est formellement interdite. On peut en disposer gratuitement.

SERVICE DE LA BANLIEUE DE BORDEAUX.

On délivrera du 15 mars au 15 juillet, au bureau central, place de la Comédie, maison Gobineau, à Bordeaux, des cartes d'abonnement de 1re et 2e classe pendant cinq ou trois mois pour le parcours de :

| BORDEAUX A (et vice versa) | 5 mois 1re cl. | 2e cl. | 3 mois 1re cl. | 2e cl. |
|---|---|---|---|---|
| Lormont | 100 | 75 | 75 | 55 |
| La Grave-d'Ambarès | 150 | 115 | 110 | 80 |
| Saint-Loubès | 200 | 150 | 140 | 110 |
| Saint-Sulpice-d'Igon | 250 | 180 | 170 | 130 |
| Vayres, Arveyres, Libourne | 300 | 220 | 200 | 160 |

Les conditions de ce tarif sont que les abonnements partent du 1er ou du 15 de chaque mois. Les demandes doivent être adressées quatre jours à l'avance au bureau central, maison Gobineau, à Bordeaux. Chaque carte est nominative et personnelle. Le prix en est payé à l'avance. Elle est annulée et les sommes payées sont perdues, si toute autre personne que l'abonné en fait usage Elle doit être représentée à toute réquisition, à défaut de quoi le prix entier de la place doit être payé conformément au tarif général et sans remboursement ultérieur. Le porteur est tenu, en outre, d'apposer sa signature sur des registres spéciaux, toutes les fois qu'il en est requis.

BILLETS D'ABONNEMENT.

A partir du 15 mars, à la même adresse à Bordeaux, des billets d'abonnement de 1re et 2e classe, valables jusqu'au 15 novembre 1854 inclusivement, pour les parcours de Bordeaux à Libourne et les stations intermédiaires. La réduction est de 10 0/0 du prix ordinaire des billets de 1re et 2e classe. Les billets d'abonnement ne sont délivrés que par série de vingt. Les conditions sont les mêmes que celles pour les autres services.

C. Devina.

## Chemin de fer de St-Rambert à Grenoble.

STATUTS.

Par-devant Me Philippe-Edme-Ernest Fouchier et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

M. François-Christophe-Edmond Kellermann, duc de Valmy, ancien député, demeurant à Paris, rue de Bourgogne, 35 ;

M. Eugène-Théodore-Julien Gaillard, banquier, demeurant à Paris, rue Saint-Georges, 38, et à Grenoble, Grande-Rue, 3 ;

M. Jacques-Gérard-François Lefebvre, banquier, administrateur du chemin de fer de St-Germain, demeurant à Paris, rue du Faubourg-Poissonnière, 60 ;

Agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par les actionnaires souscripteurs du fonds social, pouvoirs qui devront être annexés à la suite des présents après avoir été dûment enregistrés ;

Lesquels ont dit qu'il est intervenu le 7 mai 1853, une convention par laquelle M. le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, a concédé à MM. le duc de Valmy, Firino, Gaillard (Eugène), Lefebvre, Vassal, Réveillon, Fontenay et Gaillard (Emile), le chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à ladite convention, et sauf ratification par la loi des conditions financières dudit cahier des charges;

Que cette convention a été approuvée par décret en date du même jour;

Digitized by Google

Qu'une loi est intervenue le 10 juin 1853, pour ratifier les articles du cahier des charges relatifs à la subvention et à la garantie d'intérêts stipulée en faveur de la Compagnie concessionnaire, et qui ont rédigé conjointement avec les autres concessionnaires dudit chemin, par acte passé devant Me Fouché, notaire à Paris, le 3 septembre 1853, les statuts de la Société anonyme qu'ils ont l'intention de former, sauf l'approbation du gouvernement, pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer dont il s'agit.

Dans cet état, les comparants ès-qualités qu'ils agissent, voulant se conformer aux observations qui leur ont été faites, déclarent arrêter ainsi qu'il suit la rédaction définitive des statuts de la Société.

## TITRE PREMIER.

### *Formation, Objet, Dénomination, Domicile et durée de la Société.*

Article premier. Il est formé, entre les propriétaires des actions ci-après, une Société anonyme, ayant pour objet l'exécution et l'exploitation d'un chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, tel qu'il est désigné au décret du 7 mai 1853, au cahier des charges y annexé, et à la loi du 10 juin 1853.

Art. 2. La Société prend la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert a Grenoble*.

Art. 3. Le siége de la Société et son domicile sont établis à Paris.

Art. 4. La Société commencera à la date du décret qui l'aura autorisée, et finira avec la concession.

## TITRE II.

### *De la Concession.*

Art. 5. La concession du chemin de fer de St-Rambert à Grenoble ayant été accordée à MM. le duc de Valmy, Firino, Gaillard (Eugène), Lefebvre, Vassal, Réveillon, Fontenay et Gaillard (Emile), les comparants ès-dits noms mettent entièrement la Société en leur lieu et place, à la charge par elle de satisfaire à toutes les clauses et obligations qui résultent pour lesdits concessionnaires du décret du 7 mai 1853, du cahier des charges y annexé, et de la loi du 6 juin 1853.

Les concessionnaires auront droit au remboursement des frais matériels relatifs à l'entreprise jusqu'à la promulgation du décret approbatif des présents statuts.

Le compte de ces frais, appuyé des pièces justificatives, sera réglé par l'assemblée générale.

## TITRE III.

### *Fonds social, Actions, Versements.*

Art. 6. Le fonds social est fixé à la somme de vingt-cinq millions, divisé en cinquante mille actions de cinq cents francs chacune.

Chaque action donne droit à une part proportionnelle dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise.

Art. 7. Les cinquante mille actions entièrement souscrites appartiennent aux personnes ci-après dénommées dans les proportions suivantes :

| | | |
|---|---|---|
| 1 | M. le prince Caltimaki, | 100 |
| 2 | M. le marquis de Barthelemy, | 80 |
| 3 | M. Paul-Adolphe Firino, | 100 |
| 4 | M. Louis-Benjamin Dupâquier, | 20 |
| 5 | M. Antoine Pierre Hély d'Oissel, | 100 |
| 6 | Madame la comtesse de Caumbourg, | 20 |
| 7 | M. Henry-Frédéric Fontenilliat, | 100 |
| 8 | M. Gustave Réal, | 50 |
| 9 | M. Blacque, | 200 |
| 10 | M. Edmond-Louis de Nervaux, | 50 |
| 11 | M. André-Alexandre Bassel, | 200 |
| 12 | M. Adolphe Samson Nélaton, | 50 |
| 13 | M. Edmond Guerry fils, | 50 |
| 14 | M. Alphonse Baudin, | 200 |
| 15 | M. Honoré Houel, | 50 |
| 16 | M. Jean-Antoine Bernier, | 25 |
| 17 | M. Charles Bassel, | 50 |
| 18 | M. Germain-Frédéric Lemoine, | 30 |
| 19 | M. Jules Allain, | 50 |
| 20 | M. Jonas Cohen, | 100 |
| 21 | M. Victor Christin, | 80 |
| 22 | M. Pierre-Joseph Niquet, | 25 |
| 23 | M. Ferdinand-Louis Gervais, | 50 |
| 24 | M. Julien-Frédéric Bergeron, | 30 |
| 25 | M. Albéric Niquet, | 25 |
| 26 | M. Pierre-Louis Lacoine, | 20 |
| 27 | M. Louis Dupuytren, | 25 |
| 28 | M. Antoine Vassal fils, | 25 |
| 29 | M. Jean-Baptiste Saillour, | 50 |
| 30 | M. Jean-Jacques Lemercier de Nerville, | 600 |
| 31 | M. Marie-Maxime, vicomte de Foresta, | 10 |
| 32 | M. le vicomte Camille Danger, | 150 |
| 33 | M. Antonio Garvasoni, | 50 |
| 34 | M. Antoine Banès, | 100 |
| 35 | M. Victor-Julien Paret, | 100 |
| 36 | Mademoiselle Marie de Caux, | 200 |
| 37 | Madame la duchesse de Valmy, | 200 |
| 38 | M. Jean-Baptiste Judan, | 25 |
| 39 | M. Georges Bouctot, | 100 |
| 40 | M. Maurice de Barrau, | 50 |
| 41 | M. Lefranc, | 25 |
| 42 | M. le docteur Le Roux, | 50 |
| 43 | M. Pierre-Ildefonse Raffard, | 40 |
| 44 | M. Victor Fauchier, | 50 |
| 45 | M. L. Marcotte, | 50 |
| 46 | M. Prosper Boutheron, | 25 |
| 47 | M. Frédéric Kohler, | 25 |
| 48 | M. Auguste Liégeois, | 35 |
| 49 | MM. Gouin et Ce, | 50 |
| 50 | M. Eugène Mourgues, | 100 |
| 51 | M. le vicomte Alfred de Richemond, | 100 |
| 52 | M. Jean Guinard, | 50 |
| 53 | M. Bartholoneu, | 10 |
| 54 | Madame Alvarez, | 5 |
| 55 | M. Adrien, comte de Riancourt, | 75 |
| 56 | M. le docteur Becourt, | 300 |
| 57 | M. Jean-Louis Arnal, | 80 |
| 58 | M. N. Dreyfus, | 800 |
| 59 | M. François-Frédéric, marquis de Bongars, | 80 |
| 60 | M. le marquis de Caux, | 200 |
| 61 | M. H. de Glapion, | 10 |
| 62 | MM. Marotte et Ce, | 30 |
| 63 | M. Victor Vaisse, | 125 |
| 64 | M. G. Fauche, | 50 |
| 65 | M. Laurentie, | 100 |
| 66 | Madame la comtesse de Bonneval, | 30 |
| 67 | M. Arthur de Laforest, | 80 |
| 68 | M. A. Attias, | 4 |
| 69 | M. Alexandre Tattet, | 100 |
| 70 | M. Napoléon Jacquet d'Heurtaumont, | 20 |
| 71 | Madame veuve de Laborde Lassale, | 10 |
| 72 | M. Franciskos Joentiz, | 80 |
| 73 | M. William Kraemer, | 100 |
| 74 | M. Charles-Alexandre, comte de Lostanges, | 170 |
| 75 | M. le marquis de Nicolay, | 60 |
| 76 | M. A Du Bos, | 200 |
| 77 | M. Henry Fleury, | 80 |
| 78 | M. le vicomte R. de Nicolay, | 60 |
| 79 | M. Charles-Louis de Bousquet, | 175 |
| 80 | M. Claude-Etienne Lacretelle, | 25 |
| 81 | M. Jean Despeyroux, | 10 |
| 82 | M. le docteur Laville, | 180 |
| 83 | M. Louis Tessol, | 4 |
| 84 | M. Nicolas Dieudonné Allaire, | 4 |
| 85 | Madame veuve Verguin Baye, | 10 |
| 86 | M. Verguin Mibach, | 10 |
| 87 | Madame veuve Charles Houdaille, | 10 |
| 88 | M. Mathurin Pradel, | 10 |
| 89 | M. René Léon de Villiers, | 10 |
| 90 | M. Emile Mallebay, | 25 |
| 91 | M. Ferd nand-Louis Moreau, | 50 |
| 92 | M. Léon Cunin-Gridaine, | 120 |
| 93 | M. Auguste Rougemont, | 100 |
| 94 | MM. Orsi, Quibert et Ce, | 70 |
| 95 | M. le Chevalier de Payra, | 50 |
| 96 | M. Alfred de Budes de Guébriant, | 20 |
| 97 | M. | » |
| 98 | M. N. Patrice Rivard, | 60 |
| 99 | M. Martin jeune, | 20 |
| 100 | M. A. L. Ravergie, | 20 |
| 101 | M. Porlier, | 50 |
| 102 | M. Béruchet de Launois, | 25 |
| 103 | M. Charles Daverne, | 110 |
| 104 | M. Nicolas Monsier, | 200 |
| 105 | M. Gustave-H. de Nodonchet, | 10 |
| 106 | M. A. Pelissier, | 10 |
| 107 | M. Ernest Barry, | 10 |
| 108 | M. Nau de Noizac, | 10 |
| 109 | MM. Aquarone fils et Ce, | 80 |
| 110 | M. Jules Forgeot, | 50 |
| 111 | M. le baron de Vezins, | 20 |
| 112 | M. Lefourneur Fatio, | 20 |
| 113 | M. le comte Charles de Bournont, | 100 |
| 114 | M. Léopold Werner, | 70 |
| 115 | M. le marquis de Tibère, | 200 |
| 116 | M. Victor Boitel de Dienval, | 20 |
| 117 | MM. Boy-Bry et Ce, | 20 |
| 118 | M. Wilfromin Armand fils, | 10 |
| 119 | MM. Frédéric Piquet et Ce, | 50 |
| 120 | M. Régié de Meaux, | 5 |
| 121 | M. Armand-Marie Duflihol, | 15 |
| 122 | M. Jean-Baptiste Thiébaud, | 20 |
| 123 | M. le vicomte Picot de Vaulogé, | 10 |
| 124 | M. le comte Hubert de Villeneuve, | 30 |
| 125 | M. Louis-Joseph Fouel, | 80 |
| 126 | MM. Carie, J. de Planque et Ce, | 130 |
| 127 | | » |
| 128 | MM. Mersié et Ce, | 300 |
| 129 | M. Louis Delize, | 20 |
| 130 | M. Charles Laurent, | 50 |
| 131 | M. Fainque, | 40 |
| 132 | M. Noel du Peyrot, | 150 |
| 133 | M. Edouard-Justin d'Heurtaumont, | 20 |
| 134 | M. Dumont, négociant, | 10 |
| 135 | MM. Alphandéry, Crémieux et Jourdan, | 40 |
| 136 | M. Saint-Elme Petit, | 20 |
| 137 | M. le duc de Rauzan, | 50 |
| 138 | M. le comte de Divonne, | 50 |
| 139 | M. B. Douzan, | 100 |
| 140 | M. le vicomte Dambray, | 10 |
| 141 | MM. Louis Morin et Benoist Sigaux, | 28 |
| 142 | M. Joseph Fabre, | 25 |
| 143 | M. Marie-Auguste Filliot, | 5 |
| 144 | M. Achille Jacquinot, | 10 |
| 145 | M. Paul Fourtoul, | 12 |
| 146 | M. le comte Hector, | 50 |
| 147 | M. Jean Lacay fils, | 10 |
| 148 | M. Haveuith et Ce, | 25 |
| 149 | M. A. Simon Rémy, | 20 |
| 150 | Madame la comtesse des Gouttes, | 10 |
| 151 | M. J. Merian-Forcart, | 25 |
| 152 | M. François Jules Gobier, | 15 |
| 153 | M. de Saint-Georges, | 10 |
| 154 | M. M. Adolphe du Guet, | 10 |
| 155 | MM. Huiart et Neumann, | 6 |
| 156 | M. Carié, | 40 |
| 157 | Madame veuve Pellerin, | 15 |
| 158 | M. Philibert de Lafaye, | 16 |
| 159 | M. Jean-Baptiste Remy, | 20 |
| 160 | M. Jos. et P. Viguerie et Ce, | 40 |
| 161 | M. David Richard, | 4 |
| 162 | M. Charles Leroy, | 40 |
| 163 | M. Isidore Hémerdinger, | 5 |
| 164 | M. Dabaret-Tampé, | 5 |
| 165 | MM. Mayaud frères, | 100 |
| 166 | M. Célestin Tréca Leleu, | 10 |
| 167 | M. de Saint-Didier, | 15 |
| 168 | M. François Boston, | 80 |
| 169 | MM. Isaac Léon, Nathan Aron, | 13 |
| 170 | MM. Ch. Philippoteau et G. Beucken, | 30 |
| 171 | MM. Roth frères, | 20 |
| 172 | MM. Guillaume, Filmès et Ce, | 20 |
| 173 | M. T. A. de Chenelette, | 4 |
| 174 | M. Anatole de Mieulle, | 40 |
| 175 | M. Alexandre Revon, | 50 |
| 176 | MM. J. Boiget, J. V. Vergez, | 10 |
| 177 | M. A. de la Touchardays, | 10 |
| 178 | M. Charpentier, | 40 |
| 179 | M. le baron de Montigny, | 10 |
| 180 | M. Charles de Margerot, | 20 |
| 181 | M. François-Félix Maudieux, | 20 |
| 182 | M. le comte P. de Gibou, | 5 |
| 183 | M. J. A. Vanwoumbaudt, | 20 |
| 184 | M. le vicomte Eugène de Monti, | 600 |
| 185 | M. le baron de Wacquant, | 10 |

Digitized by Google

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 186 | M. Émile Saglio, | 50 | 276 | M. J. Amand Lahirigoyen, | 40 |
| 187 | MM. Delacombe et Nègre Scimandi, | 20 | 277 | MM. Froger-Mireau et Froger-Cremière, | 20 |
| 188 | M. le baron de Monval, | 20 | 278 | M. Gabriel-Aug. Butin, | 1 |
| 189 | M. le comte de Tallobre, | 4 | 279 | M. Lazare Levy-Bing, | 75 |
| 190 | M. Louis Lefebvre, | 2 | 280 | M. Ch. Picard, | 100 |
| 191 | M. le marquis d'Espies, | 40 | 281 | M. le comte de Tarragon, | 4 |
| 192 | M. E. de Bertonel, | 30 | 282 | M. Ponthier de Chamaillard, | 2 |
| 193 | M. Gabriel Sophie de Guillebon, | 5 | 283 | M. le baron de Winther, | 20 |
| 194 | M. Arthur de Gilles, | 10 | 284 | M. Petit Courtin, | 10 |
| 195 | M. Joseph Carré, | 15 | 285 | M. Eugène Arcanger, | 5 |
| 196 | M. le vicomte de Beaurepaire, | 8 | 286 | MM. E. Toché et A. Vogues, | 50 |
| 197 | M. Joseph Capelet, | 10 | 287 | M. le Frère de F.-G. Simon, | 60 |
| 198 | M. Joseph Perrier, | 60 | 288 | M. Pierre-Théophile Trumeau, | 40 |
| 199 | M. H. Dondel de Faoudy, | 1 | 289 | M. Louis Philippe, | 30 |
| 200 | Madame Pauline Dondel de Faoudy, | 1 | 290 | Madame veuve Guermonprez-Lefebvre, | 2 |
| 201 | M. Auguste Divuy, | 20 | 291 | M. André Magdelaine, | 15 |
| 202 | M. L. Du Rotois, | 100 | 292 | M. de Hennaut, | 25 |
| 203 | M. Jules Charles Poullet, | 20 | 293 | M. Maurin-Bouvier, | 6 |
| 204 | M. Anthelme Vivier, | 7 | 294 | N. Victor Fère, | 25 |
| 205 | M. Louis Chassin, | 5 | 295 | M. le comte Polydore de Larochefoucault, | 50 |
| 206 | M. Amédée Labrosse, | 150 | 296 | M. S. de Liron d'Airol, | 100 |
| 207 | M. Achille Guillaume, | 20 | 297 | M. A. Guynemer, | 50 |
| 208 | MM. T. Labrosse et C°, | 50 | 298 | M. Auguste-Joseph Adam, | 30 |
| 209 | MM. L. Languillaume, Belliard et C° | 15 | 299 | M. E. de Caters, | 45 |
| 210 | M. Edouard Fatel, | 5 | 300 | M. le comte de Clermont-Tonnerre, | 60 |
| 211 | M. Dugenet neveu, | 30 | 301 | M. Alexis Boutray, | 20 |
| 212 | M. Georges Müller, | 80 | 302 | M. Joseph-Jules Blerzy, | 50 |
| 213 | MM. Chaponnière et C°, | 25 | 303 | M. Désiré-Alype Baulaire, | 10 |
| 214 | M. Denis Puydebat, | 50 | 304 | M. Gabald, | 50 |
| 215 | M. C. Pigaunneau, | 40 | 305 | M. Louis Houdet, | 10 |
| 216 | M. l'abbé Salvaire, | 550 | 306 | M. Victor Bezeil | 10 |
| 217 | M. Degrandchamps, | 15 | 307 | M. Charles Lafillie, | 200 |
| 218 | M. A. E. Guastalla, | 100 | 308 | M. Amédée Gautray, | 40 |
| 219 | M. Jaunez Sponville, | 10 | 309 | M. Banes-Louvet et C°, | 10 |
| 220 | M. Gandolphe, | 100 | 310 | M. Antoine Chappuis, | 20 |
| 221 | M. de Momiguy, | 425 | 311 | M. G Teray, | 80 |
| 222 | M. L. Thuasne, | 50 | 312 | M. J.-B. Cochery, | 10 |
| 223 | M. Millot, | 20 | 313 | M. Casquet-Billard, | 10 |
| 224 | M. Léon Todros, | 50 | 314 | M. le comte Henry d'Avigdor, | 300 |
| 225 | MM. Nicolas, Boitel et Dienval, | 40 | 315 | M. le vicomte de Chabrol, | 300 |
| 226 | M. le comte de Montzey, | 4 | 316 | M. Auguste Dusantois, | 15 |
| 227 | M. Antoine Narcisse Vallon, | 4 | 317 | M. Daniel Franchetti, | 40 |
| 228 | MM. Rodrigue et Salzedo, | 40 | 318 | M. de Conchy, | 40 |
| 229 | M. le comte François Descars, | 50 | 319 | M. Jean-Julien Delaunay, | 5 |
| 230 | M. le comte de Villemorge, | 14 | 320 | M. James-François Coulon, | 15 |
| 231 | M. Louis Joseph Du Rotois, | 15 | 321 | M. Adolphe-Arsène Boignet, | 30 |
| 232 | M. Ludovic Grenouillet, | 30 | 322 | M. Jean-Joseph Coudere, | 25 |
| 233 | M. le comte Beaujean, | 7 | 323 | M. Brueys de Saint-André, | 35 |
| 234 | M. Giraudel, | 70 | 324 | M. L. de Verdière, | 30 |
| 235 | M. Cornet, | 100 | 325 | M. Louis-Joseph Anequetin, | 20 |
| 236 | M. le comte de Mengin-Fondragon, | 30 | 326 | M. Pierre-Joseph Billet, | 100 |
| 237 | MM. A. Bourgouin et C°, | 300 | 327 | M. Charles-Nicolas Barre, | 15 |
| 238 | M. Henry de Présau, | 50 | 328 | M. Emile de Wallières, | 25 |
| 239 | M. Vuidet-Bizot, | 80 | 329 | M. Prosper Bagieu, | 100 |
| 240 | MM. les héritiers de Salomon Halphen, | 100 | 330 | M. Balthazar Biscardy, | 20 |
| 241 | M. Auguste Roux, | 70 | 331 | M. le baron Alphonse de Morand, | 20 |
| 242 | M. Nicolas Raulin, | 40 | 332 | M. le vicomte de Balincourt, | 20 |
| 243 | M. le vicomte Bernard de La Fosse, | 12 | 333 | M. Girard, | 20 |
| 244 | M. Frédéric Bernoville, | 400 | 334 | MM. Berson frères, | 40 |
| 245 | M. Elise de Lupel, | 100 | 335 | M. Alcé-René Rouxel, | 100 |
| 246 | MM. C. J. et de Wolf, | 30 | 336 | M. Jean Vidal, | 5 |
| 247 | MM. Defonceville, Degove et Poulain, | 160 | 337 | M. Ferdinand Victorin Barrot, | 600 |
| 248 | M. Mercier Lordereau, | 10 | 338 | M. Yorick Bourlon, | 25 |
| 249 | M. Guillaume-Gustave Hubert, | 10 | 339 | M. le baron de Mecklembourg, | 250 |
| 250 | M. Pierre-Jean Bonte, | 29 | 340 | M. Maurice de Barberey, | 50 |
| 251 | M. Poujot d'Acqueville, | 5 | 341 | M. M. Pierre-Joseph-Armand Normand, | 200 |
| 252 | M. Delarivière Desveaux, | 80 | 342 | M. Eugène Polak, | 25 |
| 253 | M. François Dubrulle, | 20 | 343 | M. Carl Forel, | 20 |
| 254 | M. Auguste Scalbert, | 40 | 344 | M. J.-E. Hersent, | 70 |
| 255 | M. François-Lefebvre, | 10 | 345 | M. Louis Perody, | 5 |
| 256 | M. H.-C. Dobbeld, | 60 | 346 | M. Guillard, | 40 |
| 257 | M. Adolphe Schneider, | 2 | 347 | Madame veuve Maire-Nyon, | 10 |
| 258 | M. MM. les frères Oswald, | 80 | 348 | M. A. Hébert, | 10 |
| 259 | M. le comte de Cossé-Brissac, | 60 | 349 | M. Honoré Gautier, | 15 |
| 260 | M. Amédée-Dufour, | 4 | 350 | M. François-Joseph Strainchamp, | 5 |
| 261 | M. Mario-Léopold Martin, | 100 | 351 | M. Martial Berthonier, | 30 |
| 262 | M. Jules Leboult, | 50 | 352 | M. Guillaume-Alexandre Huart, | 2 |
| 263 | M. Claude Aymond, | 10 | 353 | M. Emile Fould, | 50 |
| 264 | M. Hourdet, | 20 | 354 | M. Emmanuel Carcassonne, | 20 |
| 265 | Madame veuve Clément Guyot, | 6 | 355 | Madame Aglaé, veuve Digeon, | 12 |
| 266 | Madame veuve J.-T. Gehin, | 50 | 356 | M. Henry Dufourmantelle, | 20 |
| 267 | M. Wateau, | 20 | 357 | M. Fr. Delahaye-Jousselin, | 20 |
| 268 | M. le comte Ph. de Béthune, | 30 | 358 | M. le comte L. de Blacas, | 50 |
| 269 | M. le vicomte Edouard Walsh. | 100 | 359 | M. L. Maison, | 10 |
| 270 | MM. B. et N. Raulin, | 150 | 360 | M. Paul-Emile Berthault, | 20 |
| 271 | M. le comte de Blacas, | 50 | 361 | M. Alexandre Fralchot, | 30 |
| 272 | M. Nibelle Moreau, | 15 | 362 | MM. Lecourtois et Massin, | 15 |
| 273 | M. le marquis de Perthuis, | 75 | 363 | M. Alphonse de Raineville, | 300 |
| 274 | Madame la baronne de Winther, | 45 | 364 | M. Alcide-Frédéric Billaud, | 100 |
| 275 | M. J. du Thiel, | 50 | 365 | M. Alexandre Cotelle, | 10 |
| 366 | MM. Louis-René frères, | 40 |
| 367 | MM. Duproy frères, | 40 |
| 368 | M. Jean-Baptiste Lamort, | 10 |
| 369 | M. Jacob Danner, | 4 |
| 370 | M. François-Lucien Jumel, | 2 |
| 371 | M. l'abbé Le Dreuille, | 5 |
| 372 | M. le prince de Bauffremont, | 50 |
| 373 | M. Auguste-Charles Le Cyre, | 30 |
| 374 | M. Louis-Edouard Fauconnier, | 10 |
| 375 | M. Charles-François Dutilloy, | 30 |
| 376 | M. le vicomte Hutteau d'Origny, | 60 |
| 377 | M. Jean Ladonne, | 20 |
| 378 | M. Maurice Mouillerin, | 15 |
| 379 | M. Jean-Antoine Peiffer, | 5 |
| 380 | M. le baron Paul de Richemont, | 500 |
| 381 | Madame Maubrun. | 5 |
| 382 | M. de Montencin, | 70 |
| 383 | M. Jean-François Couturier, | 10 |
| 384 | M. Oswald Beignier. | 15 |
| 385 | M. Jean-Baptiste Blot Lequesne, | 50 |
| 386 | M. J. Debollala, | 30 |
| 387 | M. Auguste-Pierre Haré, | 100 |
| 388 | M. F. Teterel, | 50 |
| 389 | M. Joseph Boloy, | 15 |
| 390 | M. Elie Ducas, | 20 |
| 391 | M. Blüm, | 25 |
| 392 | M. Pécourt, | 25 |
| 393 | M. Amédée Berger, | 30 |
| 394 | M. Petit-Didier, | 40 |
| 395 | MM. F. Tulard et Ibry, | 50 |
| 396 | Madame veuve Laval, née Raulin, | 2 |
| 397 | M. John Machish, | 15 |
| 398 | M. John Guastalla, | 10 |
| 399 | M. Guyot, | 6 |
| 400 | M. Gustave Sureau, | 20 |
| 401 | M. A. Boulé, | 100 |
| 402 | M. J. Rigaud, | 15 |
| 403 | M. François-Jacques Murin, | 5 |
| 404 | M. Calixte Rocques, | 15 |
| 405 | M. A. de Francqueville d'Abancourt, | 10 |
| 406 | M. Alexandre Sanson, | 15 |
| 407 | M. Arthur Joly de Bammeville, | 200 |
| 408 | M. le marquis de Quiqueran Beaujeu, | 10 |
| 409 | M. Joseph-Gabriel Morgand, aîné, | 20 |
| 410 | M. Henri-Pierre Torchon, | 15 |
| 411 | M. Victor Sarlit, | 5 |
| 412 | M. | » |
| 413 | Madame veuve Ribes, | 20 |
| 414 | Madame la marquise de Cluguy, | 15 |
| 415 | M. Jean-Baptiste Mauduit, | 20 |
| 416 | M. | » |
| 417 | M. Alexandre Corbière, | 70 |
| 418 | M. J. Grunstadt, | 20 |
| 419 | M. Joseph Martin, | 40 |
| 420 | M. Claude-Cécile Morel, | 40 |
| 421 | M. Hogard, fils, | 40 |
| 422 | M. François-Bruno Vatin, | 20 |
| 423 | M. Joseph-Frédéric Pichard, | 5 |
| 424 | M. E. Millet, | 15 |
| 425 | M. Louis-François Nazard, | 10 |
| 426 | M. Guillaume Borgès, | 60 |
| 427 | M. Pierre Fourquet, | 15 |
| 428 | M. le prince de Beauvau, | 500 |
| 429 | M. Léopold Randegger, | 29 |
| 430 | Mademoiselle Marie-Louise-Elina Lefebvre, | 20 |
| 431 | M. Mathieu-Joseph Huberty, | 10 |
| 432 | M. Simon Schnerb, | 20 |
| 433 | M. Ernest Hardy, | 50 |
| 434 | M. Blanquart de Bailleul, | 10 |
| 435 | M. Paul Simon, | 20 |
| 436 | M. A. Deuné, | 175 |
| 437 | MM. Petit et Lenoult, | 20 |
| 438 | M. Peltier, | 40 |
| 439 | M. A. Bouyer, | 15 |
| 440 | M. James Rollac, | 15 |
| 441 | M. Jean-Nicolas Chevallot, | 15 |
| 442 | Madame la duchesse de Narbonne Pelet, | 50 |
| 443 | M. Perret, | 50 |
| 444 | M. Nicolas Riss, | 500 |
| 445 | M. Pierre-Marie Richardière, | 50 |
| 446 | M. Paul Wallet, | 40 |
| 447 | M. Prosper Moreau. | 10 |
| 448 | M. E. Martin, | 10 |
| 449 | M. G. de Montigny, | 10 |
| 450 | M. Charles-François Chalupt, | 50 |
| 451 | M. le comte de Montagu, | 75 |
| 452 | M. le comte de Lostanges, | 25 |
| 453 | M. Charles Sapey, sénateur, | 50 |
| 454 | M. Henri-Mathieu Quesné, | 100 |
| 455 | MM. A. Stern et C°, | 100 |

Digitized by Google

456 M. Debauchamp, 100
457 M. le baron de Béville. 60
458 M. Louis-Auguste Peyre, 100
459 M. le vicomte Gabriel de Renéville, 50
460 M. Tony Fontenay, ingénieur, 75
461 Le même, 1125
462 M. Gustave Rolland, 100
463 M. Victor Coulomb-Gois, 100
464 M. Edmond Le Campion, 100
465 Le même, 100
466 MM. Gaillard, père, fils et C°, 375
467 M. Louis Reynaud, 10
468 M. Alphonse de Coincy, 500
469 M. A. Gayde, 25
470 M. René-Edouard Jourdain, 50
471 M. Pierre Hallu, 25
472 M. Virgile Blain, 50
473 M. Louis-Guillaume-Auguste Mauduit, 75
474 M. Régis Laporte, 50
475 M. Jean-Jacques-Hyacinthe Laporte-Médard, 75
476 M. Pierre-Joseph Theillier, 75
477 M. Antoine-Eugène Lamouret, 75
478 M. Jean-François Boinet, 75
479 M. Boinet Lamouret et C°, 25
480 M. Pierre-Timoléon Margantin, 100
481 M. Jules Lécuyer, 50
482 MM. Lécuyer et C°, 100
483 M. Lecuyer, aîné, 50
484 Madame Gunégonde, princesse Giedroyé, 100
485 MM. L. Tenré, fils et C°, 60
486 MM. J.-J. Quarse et C°, 40
487 M. Tussaud, 100
488 M. Joseph Masson. 10
489 M. Hector-Félix Desprez, 25
490 M. Sylvain Dumoulin, 150
491 M. Adolphe Mazimberi, 2
492 M. Henri Fontaine, 4
493 M. Pierre Berthier, 1
494 M. Alexandre-Louis Potier, 4
495 M. Henri Mounier, administrateur, 100
496 M. Maxime Dubeux, 12
497 MM. Henri Mounier, Dubeux et C°, 100
498 M. Michel Sanadre, 4
499 M. Pierre Lamberton, 2
500 M. François Barnier, 3
501 M. Victor Jacquet, 2
502 M. Gustave Vallier, 20
503 Madame veuve Giauotti, née Arnaud, 1
504 Madame Marie Brun, veuve Gros, 4
505 MM. Eymard et Bonnet, 15
506 M. Pierre Mounn, 1
507 M. Jean-Philippe-Joseph Justus, 4
508 M. Augustin Rivier, 20
509 M. Albin Genevois, 10
510 M. Vincendon, 20
511 M. Alexandre-Casimir Mallein, 2
512 M. Jules Bérard, 20
513 Madame La Valette du Bouchage, 1
514 M. le marquis Planelli de La Valette, 4
515 M. Vincent Desvial, 5
516 M. Pierre Saul, 2
517 M. Jean Chapel, 2
518 M. Louis-Joseph Rajon, 1
519 M. Victor Paganon, 6
520 M. Pierre Portas, 2
521 M. Jean Ducruy et fils, 35
522 M. Edouard-Albert Dufrêne, 10
523 M. Hippolyte-Henri Gigay, 2
524 M. Robin de Mozas, fils, 1
525 M. Jean-Baptiste-Frédéric Imbert, 15
526 M. Louis Périer, 6
527 M. Marguerite Bélier, 1
528 M. Louis-Joseph Faisant, 1
529 M. Alexandre Massot, 25
530 M. Prosper Mattat (souscription collective), 100
531 M. Ferdin. Rouillon, id. 100
532 M. Emile Lepasquier, id. 100
533 M. Jean Bon, fils aîné, 3
534 M. Victor Brizon, 3
535 MM. Rocher frères, 20
536 M. Chrétien Erms, 20
537 M. Eugène-Gervais Clautrier, 6
538 M. Jacques-Félix Giraud, 8
539 M. Louis Bassinot, 4
540 M. Hippolyte Charrut, 6
541 M. Benoît Jayet, 10
542 M. Louis Jallifier, 10
543 M. Eugène Pyot, 4
544 M. Victor-Nicolas Roux, 6
545 M. Frédéric Jacquin, 20
546 M. Emile Lepasquier, 200
547 M. Gustave de Chaurond, 10
548 M. Félix Royer, 25
549 M. Buquin, 5
550 M. Emile Rey, 25
551 M. Pierre-André Olivier, 6
552 M. Eugène Funet, 1
553 M. Alphonse Périer, 9
554 M. Louis Giroud, 5
555 M. Al.-Jos.-Adolphe Réveillon, 100
556 MM. Clunet-Réveillon et C°, 100
557 M. Joseph-André Rey, 100
558 M. Paul Panisset, 21
559 M. Claude-David Vitteau, 20
560 M. Joseph Brutin, 10
561 M. Eugène Berthet, 4
562 M. Ant. Vital-Berthin, 20
563 M. Joseph Veyron-Lacroix. 25
564 M. Ant.-Dés.-Hip. Rocher, 38
565 Madame Sophie Spéder, 1
566 MM. Eugène Charrière et C°, 20
567 M. Ferdinand Rouillon, 50
568 M. Louis-Em. Sisteron, 2
569 M. Louis-Joseph Drojat, 10
570 Madame veuve Jubié, née Jayet Fontenas, 20
571 M. Antoine Michalet, 20
572 M. Henri Rif, 10
573 M. Pierre Béranger, 2
573 M. Louis Michal, 40
575 M. Oscar de Pissançon, 75
576 M. Louis Penet, 90
577 M. Georges Berne de Levaux, 12
578 M. Oronce Bernard, 2
579 M. Claude Martin, 2
580 M. Prosper Chapel, 5
581 M. Claude Jouvin, 20
582 M. Frédéric Masson, 2
583 M. Ch.-Jos.-M. Teisseire, 20
584 MM. Bigourdat père et fils, 10
585 M. Junneaux, 5
586 M. C. Vidil, 40
587 M. C. Brenier, 2
588 M. Guillot, 4
589 M. Le Blond, 20
590 M. Joseph Berlioz, 4
591 M. Annette Chavot, 4
592 M. Perrotin, 3
593 M. Albin Gras, 4
594 M. Joseph Vagnon, père, 15
595 M. Etienne Gavin, 10
596 M. Adolphe Boyer, 20
597 M. Alphonse Périer, 40
598 M. Prosper Mattat, 30
599 M. André Mallet, 10
600 M. Joseph Juvin, 10
601 M. Jean Dupeyron, 4
602 M. Joseph Pegoud. 6
603 MM. J. Allier père et fils, 2
604 M. Jacques Gras, 3
605 M. Alfred Bigillion. 20
606 M. Tavrer Laborne, 2
607 M. Henry Comina, 2
608 M. Frédéric Papet, 10
609 M. Remi Pellissier, 5
610 M. François Constantin, 3
611 M. Hermil fils aîné, 10
612 M. Félix Réal, 30
613 M. Oronce de Galbert, 25
614 M. J. Guillaudin, 6
615 M. Pont Ollion, 24
616 M. Charles Fornier, 4
617 M. Jean-François Perrot, 6
618 M. Louis-François Michalet, 10
619 MM. Rambeaud frères, 100
620 M. Jean-Baptiste-Alphonse Monrozier, 6
621 M. Charles Michaud, 20
622 M. Adolphe-Alexis Allemand, 10
623 M. Brissac, ingénieur, 200
624 M. Emile Gaillard, 100
625 M. Antoine Vassal, 500
626 M. Charbonnel-Salle, 6
627 Madame Dausse de Lasalcette, 5
628 M. Albert d'Arnoux, 25
629 M. Charles-Denis Baudoux, 25
630 M. Adolphe Bert, 100
631 Le même, 20
632 M. François Bert, 10
633 M. Eugène Gaillard, 25
634 Le même, 75
635 M. le duc de Valmy, président du Conseil d'administration, 500
636 M. Jean-Baptiste Firino, 250
637 M. J.-G. François Lefebvre, 250
638 MM. Leroy, de Chabrol et C°, banquiers, 10,324
639 M. Louis-Auguste Fossier, 15
640 M. Philippe Marie, 20
641 M. Victor Bois, 12
Acte public par lequel MM. Leroy, de Chabrol et C° garantissent l'adhésion des souscripteurs qui n'ont pas encore envoyé leurs pouvoirs et qui représentent, 4,488

740 souscriptions représentant, Actions, 50,000

Art. 8. Le montant des actions est payable aux caisses qui seront désignées par le Conseil d'administration.

Le premier versement est fixé à deux cents francs par action.

Tout appel ultérieur de fonds devra être annoncé, dix jours au moins avant l'époque fixée pour le paiement, dans deux journaux d'annonces légales de Paris et de Grenoble, désignés par le Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration pourra autoriser le versement anticipé du prix des actions, mais seulement par voie de mesure générale, applicable à toutes les actions. Il fixera le taux de l'intérêt à servir aux actionnaires sur les versements anticipés.

Art. 9. Contre le premier versement de deux cents francs ci-dessus énoncé, il sera remis aux ayants droit des titres nominatifs, négociables, indiquant les principales dispositions des présents statuts Ces titres seront, après le versement des cinq premiers dixièmes, échangés contre des titres définitifs au porteur.

Les souscripteurs originaires et les cessionnaires successifs sont solidairement garants jusqu'à concurrence de la moitié du montant de chaque action.

Art. 10. Les titres nominatifs et les titres au porteur sont extraits d'un registre à souche, frappés du timbre sec de la Compagnie et revêtus de la signature de deux administrateurs ou d'un administrateur et d'un employé, délégués à cet effet par le Conseil d'administration; chaque paiement fait sur le montant de l'action sera constaté sur les titres.

Art. 11. La cession des actions au porteur s'opère par la tradition du titre, et celle des titre nominatifs, conformément à l'art. 36 du Code commerce.

La Société ne reconnaîtra d'autres transferts que ceux inscrits sur ses registres.

Art. 12. Le Conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale, et déterminera la forme des certificats de dépôt, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujetti, le mode de délivrance et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la Société et des actionnaires.

Art. 13. Les actions sont indivisibles, et la Société ne reconnaît qu'un seul propriétaire pour chaque action. Tous les co-propriétaires d'une action seront tenus dès lors de se faire représenter auprès de la Société par une seule et même personne.

Art. 14. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelques mains qu'il passe; la possession d'une action emporte adhésion aux statuts de la Société.

Les héritiers ou créanciers de l'actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la Société, ni s'immiscer en au-

Digitized by Google

cune manière dans son administration ; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

Art. 15. A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû pour chaque jour de retard, à raison de 5 0/0 par an.

La Société pourra exercer l'action personnelle contre les retardataires ; elle pourra aussi, soit distinctement de la poursuite personnelle, soit concurremment avec elle, faire vendre les actions en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions seront publiés dans les journaux indiqués à l'art. 8. A partir du quinzième jour après cette publication, la Société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, aura le droit de faire procéder à la vente des actions sur duplicata à la Bourse de Paris et par le ministère d'un agent de change. La vente sera faite aux risques et périls de l'actionnaire retardataire.

Les titres des actions ainsi vendues seront nuls de plein droit, et il sera délivré aux acquéreurs de nouveaux titres ayant le même numéro que les titres annulés. En conséquence, toute action qui ne portera pas la mention régulière des versements qui auraient dû être opérés, cessera d'être admise à la négociation et au transfert.

L'imputation du prix à provenir de la vente, après déduction des frais et intérêts dus, s'opérera en commençant par les versements les plus anciennement exigibles ; le déficit sera à la charge des obligés aux versements, mais dans les limites de l'art. 17. L'excédant du prix de la vente, s'il y en a, appartiendra à l'actionnaire retardataire.

Art. 16. En cas de perte d'un titre nominatif, la Compagnie ne peut être tenue d'en délivrer un nouveau que moyennant caution, conformément aux art. 151, 152 et 155 du Code de commerce.

Le nouveau titre sera délivré un an seulement après que la déclaration de perte aura été insérée dans les journaux désignés à l'article 8.

La caution sera déchargée un an après avoir été fournie.

La déclaration de perte sera faite dans les termes et suivant la forme qui seront indiqués par le Conseil d'administration.

Art. 17. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action. Au delà tout appel de fonds est interdit.

## TITRE IV.

### *Administration.*

La Compagnie est administrée par un Conseil composé de douze membres.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les titres de ces actions sont déposés à la caisse de la Société.

Art. 19. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires ; leurs fonctions durent six années. Ils peuvent être réélus ; leur remplacement s'opère par sixième, dans l'ordre fixé par un tirage au sort.

Dans le cas où il y aurait lieu de remplacer un ou plusieurs administrateurs par suite de décès, de démission ou autre cause, le Conseil pourvoira lui-même à son remplacement provisoire, jusqu'à la première assemblée générale, qui nomme définitivement ; l'administrateur ainsi nommé ne reste en exercice que jusqu'à l'époque où devaient expirer les fonctions de celui qu'il remplace.

L'administrateur nommé provisoirement par le Conseil d'administration a les même pouvoirs que les autres membres du conseil.

Art. 20. Par dérogation à l'art. 19 qui précède, le premier Conseil d'administration sera composé des membres dont les noms suivent, savoir :

M. le duc de Valmy, président ;
M. Firino, vice-président ;
M. Eugène Gaillard, vice-président ;
M. le prince Marc de Beauvau, député ;
M. Emile Gaillard ;
M. Francis Lefebvre ;
M. Alfred Leroux, ancien banquier, député ;
M. Henri Mounier, banquier à Grenoble ;
M. Réveillon ;
M. Reynaud ;
M. le baron Paul de Richemont, député ;
M. Vassal.

Ce premier Conseil ne sera soumis à aucun renouvellement jusques et y compris une année après l'époque fixée par le cahier des charges pour la mise en exploitation de la ligne entière.

A cette époque, il sera nommé conformément à l'art. 19 ci-dessus.

Art. 21. Le Conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la Société.

Il passe et autorise les marchés de toute nature ;

Il autorise les achats de terrains et immeubles nécessaires pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer ;

Il règle les approvisionnements et autorise les achats de matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation ;

Il fixe les dépenses générales de l'administration ;

Il autorise tout achat ou vente d'objets mobiliers ;

Il autorise la revente des terrains et bâtiments qui deviennent inutiles, la recette des prix de vente ;

Il autorise toutes mainlevées d'oppositions ou d'inscriptions hypothécaires, ainsi que tous désistements de priviléges avec ou sans paiement ;

Il exerce toutes actions judiciaires et autorise tous compromis ou transactions ;

Il détermine le placement des fonds disponibles et règle l'emploi de la réserve ;

Il autorise tous retraits, transferts, transports et aliénations de fonds, rentes et valeurs appartenant à la Société ; il donne toutes quittances ;

Il arrête les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation du chemin de fer, sous les conditions déterminées par le cahier des charges ;

Il fait les traités relatifs à l'exécution de l'article 59 du cahier des charges ;

Il adresse au gouvernement toutes demandes de prolongement de chemin de fer ou d'embranchement, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par l'assemblée générale ;

Il nomme ou révoque tous employés ou agents, détermine leurs attributions et fixe leurs traitements et salaires ;

Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la Compagnie ;

Il détermine, dans les conditions du cahier des charges, les modifications à apporter au tarif, les transactions y relatives et le mode de perception des prix du tarif ;

Il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la Société ;

Il soumet à l'assemblée générale toutes propositions d'emprunt, de prolongement ou d'embranchement, de fusion ou traités avec d'autres Compagnies, de prolongation ou renouvellement de la concession, de modifications ou additions aux statuts, et notamment d'augmentation du fonds social et de prorogation ou dissolution de la Société ;

Art. 22. Le Conseil d'administration peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à telle personne que bon lui semble, mais seulement par un mandat spécial et pour un objet déterminé.

Il peut aussi conférer à un ou plusieurs de ses membres des pouvoirs permanents pour l'administration des affaires sociales courantes et journalières.

Le Conseil peut déléguer quelques-uns de ses membres pris de préférence parmi ceux qui résident à Grenoble, pour surveiller d'une manière spéciale l'exécution des décisions du Conseil en ce qui concerne la construction et l'exploitation du chemin.

Art. 23. Conformément à l'art. 32 du Code de commerce, les membres du Conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la Société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

Art. 24. Le Conseil d'administration nomme chaque année un président et un ou deux vice-présidents.

En cas d'absence du président et des vice-présidents, le Conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de président.

Le président et les vice-présidents peuvent être réélus.

Art. 25. Le Conseil d'administration se réunit aussi souvent que les intérêts de la Société l'exige et au moins deux fois par mois. Les décisions sont prises à la majorité des membres présents ; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de cinq administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations.

Dans le cas où cinq administrateurs seulement sont présents, toute décision pour être valable doit réunir au moins quatre voix.

Art. 26. Nul ne peut voter par procuration dans le Conseil d'administration de la Compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou plusieurs administrateurs absents fût connue, il pourra être envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion, dont le jour sera fixé par la lettre d'invitation et à huitaine au plus tôt, ou d'adresser par écrit leur opinion au président ; celui-ci en donnera lecture au Conseil, après quoi la décision sera prise à la majorité des membres présents.

Dans aucun cas, l'application de la disposition qui précède ne peut retarder l'accomplissement des obligations imposées à la Compagnie par le cahier des charges de la concession, ni l'exécution des injonctions qui seraient notifiées par le gouvernement en vertu du cahier des charges.

Art. 27. Les délibérations du Conseil d'administration sont constatées par des procès-ver-

Digitized by Google

baux signés par le président et deux membres ayant pris part à la délibération.

Les copies ou extraits de ces délibérations, à produire en justice ou ailleurs, sont signés par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

Art. 28. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la Société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange de propriétés immobilières de la Société, les transactions, marchés et actes engageant la Société, les acquits et endossements, ainsi que les mandats sur la Banque et sur tous les dépositaires de fonds de la Compagnie, doivent être signés par deux administrateurs, à moins d'une délégation expresse du Conseil à un seul administrateur ou à toute autre personne.

Art. 29. Les fonctions des administrateurs sont gratuites; ils reçoivent des jetons de présence dont la valeur est fixée par l'assemblée générale.

TITRE V.

*Assemblée générale.*

Art. 30. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires; ses décisions sont obligatoires pour tous, même pour les absents.

Art. 31. L'assemblée générale des actionnaires se réunit chaque année dans le courant du mois d'avril. En outre, le Conseil d'administration peut convoquer extraordinairement une assemblée générale toutes les fois qu'il en reconnaît l'utilité.

Art. 32. Tout titulaire ou porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même. La forme des pouvoirs est déterminée par le Conseil d'administration.

L'assemblée générale est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de trente et représentent le dixième du capital au minimum.

Art. 33. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions ci-dessus imposées pour constituer l'assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation à vingt jours d'intervalle.

Les délibérations prises par l'assemblée générale, dans cette seconde réunion, sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées, mais elles ne peuvent porter que sur les objets mis à l'ordre du jour de la première réunion et indiqués dans les avis de convocation.

Art. 34. Les délibérations relatives aux emprunts, demandes d'embranchement ou de prolongement, renouvellement de concessions ou concessions nouvelles, ainsi que celles qui auraient pour objet des traités d'acquisition de ligne de chemin de fer, apports, réunions, fusions ou alliances avec d'autres Compagnies, la modification des statuts, et notamment l'augmentation du fonds social et la prorogation ou dissolution de la Société, ne peuvent être prises que dans une assemblée générale réunissant trente actionnaires au moins et représentant le cinquième au moins du fonds social.

Les décisions relatives aux objets mentionnés dans le paragraphe premier du présent article ne sont obligatoires qu'après avoir été approuvées par le gouvernement.

(*La suite au prochain numéro.*)

## Faits divers.

S. M. l'Empereur vient de faire prendre pour chacune des bibliothèques des palais impériaux un exemplaire de l'ouvrage *Recherches sur les rails et leurs supports*, par M. E. Locard, ingénieur principal du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon.

Nous publierons sous peu le compte rendu de cet important travail.

## Caisse et Journal des chemins de fer.

PARIS, 85, RUE RICHELIEU.

*Capital émis : Six millions de francs divisés en 12,000 actions entièrement versées.*

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics, les actions et obligations de chemins de fer et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

## Correspondance.

M. P., à Rennes. — N° 1, médiocre en temps de crise. — N° 2, intérêts et dividende compris, environ 40 fr. — N° 3, l'une et l'autre sont menacées en temps de crise; cependant, au cours actuel, nous préférerions le n° 1. — N° 4, très-médiocre, même au cours du jour.

M. D. A., à L. — Dans 15 ans, mais il sera prolongé. — N° 2, ce jour n'arrivera pas. — N°s 3 et 4, non; le marché est comparativement beaucoup plus étroit.

M. Ch. A. — Les opérations, par leur multiplicité, offrent une plus grande sécurité et de plus grands éléments de bénéfice. — N° 1, 15 0/0 environ. — N° 2, oui. — N° 3, toujours. — N° 4, 15 0/0 sur le pair de 500 fr.

M. N. E., à Bordeaux. — N° 1, vendez. — N° 2, conservez. — N° 3, bonne valeur, mais sans avenir. — N° 4, valeur de placement et d'avenir.

M. D., à Paris. — N° 1, Orléans, Strasbourg, Lyon, Nord. — N° 2, non. — N° 3, oui, le sacrifice serait trop grand.

M. Ch. H., à Francfort. — Le revenu étant d'environ 55 fr. pour une somme de 700 fr., le revenu, dividende et intérêts compris, représente près de 8 0/0. — Oui, après l'assemblée générale, puisque la prise de possession remontera au 1er janvier.

M. P. A., à Remigny. — N° 1, oui. — N° 2, il a encaissé par les deux émissions, environ 30 millions. — N° 3, le dernier versement de 100 fr. par obligation a produit environ 8 millions, et les 200 fr. qui restent à payer pour compléter les 500 fr., représentent une nouvelle ressource de 16 millions, ce qui élèvera à 51 millions le produit total des émissions d'obligations. — N° 4, après l'emploi de ces 51 millions et le tirage des séries, on peut estimer à 100 millions le produit. — N° 5, non, de longtemps.

M. A. M***. — N° 1, le revenu sera d'environ 15 0/0. — N° 2, sécurité entière. — N° 3, valeur de placement. — N° 4, oui.

M. F. T., rue des Prouvaires. — Nous ne répondons qu'à nos abonnés et clients.

M. L. B., à Francfort. — N°s 1, 3 et 6, mauvaises valeurs. — N°s 2 et 4, excellentes. — N° 5, sans avenir. — N° 7, vendez.

M. P. M., à Paris. — Oui, mais à la condition d'attendre le moment propice.

M. A. S., à Vienne. — N° 1, vendez. — N° 2, attendez. — N° 3, sans avenir. — N° 4, 40 fr. — N° 5, 35 fr. — N° 6, 47 fr.

M. B., à Passy. — N° 1, affaire de spéculation. — Nous rangeons par ordre de préférence : N°s 3, 4, 5, 2, 6.

M. L. V., à Bar-le-Duc. — N° 1, votre opération a été mal combinée et mal exécutée. — N° 2, c'est votre faute; votre agent ne peut qu'exécuter les ordres. — N° 3, certainement non. — N° 4, oui, mais avec une limite.

M. C., à Richecourt. — N° 1, mais ce travail serait à recommencer par chaque numéro du journal. — N° 2, non. — N° 3, excellente valeur. Quant aux nouvelles, il n'y a à payer actuellement, au cours de 562 50, que 162 50. — N° 4, si vous achetez en mars et que le coupon de dividende ou d'intérêt ne soit payé qu'à la fin du mois, il vous appartient.

M. le Cte O. — N° 1, le bénéfice de votre opération est à votre disposition. — N° 2, non. — N° 3, sans délai; cela doit être immédiat.

L. M., 47. — N° 1, attendre. — N° 2, Orléans, Lyon, Méditerranée, Rouen, Ouest, Midi, Crédit mobilier et Saint-Germain, — N° 3, 40 fr., 42 fr., 20 fr., 22 fr.

M. Cl. B., à Liége. — N° 1, non. — N° 2, oui. — N° 3, jamais. — N° 4, probablement. — N° 5, d'après les événements. — N° 6 attendez.

M. G., à Morcuil. — N° 1, mauvaise valeur. — N° 2, grand avenir. — N° 3, mauvais. — N° 4, exécrable. — N° 5, très médiocre.

M. X., à Valenciennes. — N° 1, oui. — N° 2, il y a sur ce point une indécision très-grande, parce que l'exploitation peut ne pas justifier les espérances. — N° 3, ceci dépend des événements politiques. — N° 4, Lyon, Orléans, Strasbourg, Nord, Midi.

M. ***. — N° 1 et 2, attendez.

M. D., à Lafère. — A, quand l'exploitation sera entière, en 1856, environ 70 fr.; pour 1854, environ 50 fr.; pour 1855, 60 fr. — B, attendez. — C, valeur dangereuse à conserver; environ 40 fr.

M. M., à Laon. — N° 1, sécurité entière. — N° 2, 15 0/0 environ. — N° 3, par ministère d'agent de change.

M. C. de B, à Paris. — Les recettes que vous signalez ne s'appliquent qu'à la ligne principale ; les sections de Montereau à Blesmes sont en dehors.

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 12 au 18 février 1854.

| | |
|---|---|
| 68,174 voyageurs | 239,396 50 |
| Bagages, marchandises, etc | 423,550 10 |
| TOTAL | 662,946 60 |
| Semaine correspondante de 1853. | |
| 53,207 voyageurs | 210,499 30 |
| Bagages, marchandises, etc | 309,302 46 |
| PRODUIT total | 519,871 76 |

Recette totale du 1er janvier au 25 février.

| | |
|---|---|
| 1854 | 5,161,384 66 |
| 1853 | 4,472,386 10 |
| DIFFÉRENCE | 688,998 56 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 19 au 25 février 1854.

| | |
|---|---|
| 14,825 voyageurs | 74,238 50 |
| Bagages, marchandises, etc | 114,620 10 |
| TOTAL de la semaine | 188,858 60 |
| TOTAL de l'exercice courant | 1,552,080 70 |
| Semaine correspondante de 1853 | 172 734 05 |
| Exercice correspondant de 1853 | 1,330,134 75 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 19 au 25 février 1854.

| | |
|---|---|
| 10,306 voyageurs | 39,274 65 |
| Bagages, marchandises, etc | 58,707 15 |
| TOTAL de la semaine | 87,981 80 |
| TOTAL de l'exercice courant | 2,465,428 60 |
| Semaine correspondante de 1853 | 74,230 00 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 1,927,246 75 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 19 au 25 février 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 26,067 voyageurs | 133,060 00 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand | 171,787 25 |
| TOTAL de la semaine | 326,847 25 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 2,240,393 55 |
| TOTAL | 2,567,240 80 |
| Semaine correspondante de 1853 | 294,977 72 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 2,267,897 48 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 2,562,875 20 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 13 au 19 février 1854.

| | |
|---|---|
| 9,926 voyageurs | 22,797 60 |
| Messageries, bagages, marchandises | 35,777 44 |
| TOTAL | 58,575 04 |
| Semaine correspondante de 1853 | 44,947 20 |
| Recette totale du 1er janv. au 19 février | 377,473 16 |
| — 1853 | 328,721 50 |
| Différence en faveur de 1854 | 48,751 66 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée, 1,116 kilom.)

Du 19 au 25 février 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 252,567 50 |
| Bagages, marchandises, etc | 492,805 91 |
| TOTAL | 745,373 41 |
| Semaine correspondante de 1853 | 508,242 52 |
| Différence en faveur de 1854 | 237,130 89 |
| Recettes du 1er janvier au 25 février | 5,683,307 88 |
| Recette correspondante de 1853 | 4,219,723 98 |
| Différence en faveur de 1854 | 1,463,583 90 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 8e semaine.

Du 19 au 25 février 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 210,992 15 |
| Marchandises | 297,223 46 |
| TOTAL de la semaine | 508,216 61 |
| Recettes antérieures | 3,156,166 21 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 3,664,382 82 |
| 8e semaine de 1854 | 508,216 01 |
| Semaine correspondante de 1853 | 347,200 80 |
| Différence en faveur de 1854 | 161,015 81 |
| Exercice 1854 | 3,664,382 82 |
| Id. 1853 | 2,813,399 02 |
| Différence en faveur de 1854 | 850,983 80 |

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 19 au 25 février 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 9,997 35 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 17,142 66 |
| TOTAL | 27,140 01 |
| Recettes antérieures | 178,133 89 |
| TOTAL | 205,273 90 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 149 kilom.)

Recettes du 14 au 20 février 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 9,829 voyageurs (gr. vitesse | 41,874 90 |
| (Petite vitesse) | 35,344 91 |
| TOTAL | 77,219 81 |
| Rive droite. — 22,814 voyageurs | 19,785 35 |
| Rive gauche — 13,782 voyageurs | 11,392 45 |
| TOTAL | 108,397 81 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 52,314 75 |
| Rive droite | 14,708 80 |
| Rive gauche | 7,519 45 |
| TOTAL | 74,633 00 |
| Recette totale du 1er janvier au 26 février 1854 : | |
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 821,114 09 |
| *Idem.* — 1853 | 716,577 34 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 12 au 18 février 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 60,660 70 |
| Bagages et marchandises | 103,918 50 |
| TOTAL de la semaine | 164,579 20 |
| Semaine correspondante de 1853 | 145,261 25 |
| Augmentation | 19,317 95 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 1,205,632 12 |
| Recette correspondante de 1853 | 1,003,891 90 |
| Augmentation | 201,750 22 |

## Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de février 1854.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 111,856. | Recettes. | 75,463 30 |
| Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest | | | 68,130 05 |
| Total | | | 143,593 35 |

Février 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 106,593 | Recettes | 119,447 99 |
| Différence en faveur de 1854 | | | 24,145 36 |

COMPARAISON :

| | |
|---|---|
| Les deux mois de 1854 ont donné | 297,763 65 |
| La même période de 1853 a donné | 261,468 65 |
| Différence en faveur de 1854 | 36,296 00 |

## Chemin de fer d'Orsay.

Mois de février 1854.

| | Voyag. | Recettes. | Bag. Messag. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| 1854 | 27,293 | 12,651 35 | 367 35 | 13,018 90 |
| 1853 | 23,157 | 10,799 70 | 240 00 | 11,039 70 |
| En faveur de 1854 | 4,136 | 1,851 65 | 127 35 | 1,979 20 |

## Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de janvier.

| | 1854. | 1853. | 1852. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 22,421 85 | 20,103 50 | 21,643 20 |
| Bagages | 336 70 | 386 68 | 330 80 |
| Bétail | 913 55 | 1,176 90 | 663 05 |
| Marchandises | 22,413 19 | 17,127 09 | 15,053 92 |
| | 46,167 29 | 44,794 17 | 37,690 97 |

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de janvier 1854 de fr. 1,313 12 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 8,407 32 sur 1852.

Il est à remarquer que pendant les 9 premiers jours de janvier 1854 le service entre Anvers et le reste de la ligne a été complétement suspendu par le charriage des glaçons sur l'Escaut.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen a l'honneur d'informer le public qu'une souscription est ouverte jusqu'au 6 mars prochain, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, pour l'émission de 18,000 obligations de 1,000 fr. chacune, remboursables à 1,250 fr. par tirage annuel, en 85 ans, et portant un intérêt de 50 fr. par an.

L'émission de cet emprunt est faite au pair, soit au prix de 1,000 fr. par obligation, dont 250 francs payables en souscrivant, et le surplus aux époques suivantes :

250 fr. le 15 mai 1854 ;
250 fr. le 15 août 1854 ;
250 fr. le 15 novembre 1854 ;

Le premier coupon d'intérêt représentant 5 0/0 des sommes versées, sera payé le 1er décembre 1854. Il sera tenu compte, à la même époque, des intérêts à 5 0/0 sur les versements effectués par anticipation.

*Le Secrétaire de la Compagnie,*

ADOLPHE THIBAUDEAU.

---

COMPAGNIE DU

## CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en conformité de l'autorisation donnée au Conseil d'administration par les Assemblées générales des 30 juillet 1847 et 27 janvier 1852, une souscription est ouverte, à dater de ce jour, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à Paris, pour l'émission de 18,000 Obligations de 1000 fr. chacune, remboursables à 1250 fr. en 85 annuités, et portant un intérêt de 50 francs par an.

Ces Obligations sont destinées : 1° à remplacer les engagements souscrits au profit du Trésor, en remboursement des prêts de l'Etat, et qui doivent être remis par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Cherbourg à titre de subvention ; 2° à l'acquittement des frais de construction du chemin de fer de Ceinture.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN.

MM. les Actionnaires sont prévenus qu'il a été procédé, le 31 janvier 1854, en assemblée générale, au tirage au sort de 58 actions de la Compagnie, à rembourser pour l'amortissement du capital social.

Les actions dont les numéros suivent ont été désignées par le sort :

3,253 — 4,892 — 5,172 — 7,305 — 9,412 — 11,000 — 11,883 — 13,425 — 13,335 — 14,535 — 15,444 — 17,052 — 17,242 — 20,553 — 20,847 — 21,648 — 23,663 — 23,905 — 24,113 — 25,092 — 25,782 — 26,761 — 28,897 — 29,181 — 29,283 — 31,744 — 32,744 — 35,260 — 35,294 — 35,684 — 37,865 — 37,952 — 41,161 — 43,057 — 45,475 — 45,806 — 45,389 — 46,017 — 46,233 — 46,708 — 47,312 — 47,689 — 47,780 — 49,681 — 51,508 — 53,094 — 53,620 — 56,880 — 57,588 — 59,256 — 61,247 — 62,726 — 63,422 — 64,029 — 64,077 — 67,957 — 70,563 — 71,092.

Ces actions recevront, outre le dividende du deuxième semestre 1853, fixé à 35 fr. par action, 500 fr. en numéraire, et seront échangées contre des actions de jouissance, nominatives ou au porteur, conférant les mêmes droits que les actions non amorties, et donnant droit au dividende au delà de l'intérêt à 5 0/0.

Le remboursement et l'échange des titres s'effectuent au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, à dater du 3 février 1854.

*Le Secrétaire de la Compagnie,*

ADOLPHE THIBAUDEAU.

---

CHEMIN DE FER

## DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie en 1845 et en 1847, sont prévenus que les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6,201 — 6,203 — 6,210 — 6,213 — 6,225 — 6,230 — 6,231 — 6,242 — 6,234 — 6,236 — 6,240 — 6,242 — 6,243 — 6,251 — 6,266 — 6,269 — 6,271 — 6,273 — 6,279 — 6,281 — 6,283 — 6,291 — 6,293 — 6,295 — 6,297 — 6,299 ; et celles de l'emprunt de 1847, portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015 — 1,017 — 1,019 — 1,023 — 1,035 — 1,037 — 1,038 — 1,042 — 1,061 — 1,064 — 1,083, désignées par le sort au tirage du 24 février 1854, seront remboursées, à raison de 1,250 fr. chacune, à partir du 1er mars 1854, au siége de la Compagnie, de 10 heures à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil.

*Le Chef de l'Exploitation,*

G. DE LAPEYRIÈRE.

---

CHEMIN DE FER

## DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 39 des statuts, aura lieu le jeudi 30 mars 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Cette assemblée aura, en outre, à délibérer sur la proposition de modification des articles 19, 20 et 21 des statuts, en ce qui, dans ces articles, règle l'amortissement du capital social.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 15 mars prochain, de 10 heures à 3 heures, pour retirer leurs cartes d'admission en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Les porteurs de moins de vingt actions sont instamment priés de déposer leurs titres à l'administration, où il leur sera fourni les moyens de les faire représenter à l'assemblée générale.

Par ordre du Conseil :

*Le Chef de l'Exploitation,*

G. DE LAPEYRIÈRE.

---

CHEMIN DE FER

## D'ORLÉANS.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 30 mars courant, à deux heures et demie de l'après-midi, hôtel de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11.

*Extrait des statuts.*

« Art. 41. — Les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer au siége de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres dont ils sont propriétaires ou qui leur auraient été remis par d'autres actionnaires, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée. Cette carte, qui est nominative et personnelle, indique le nombre des actions déposées. Les certificats donnent droit, pour les dépôts de vingt actions ou plus, à la réunion d'une carte d'admission à l'assemblée générale. Les actionnaires porteurs de certificats de dépôt ont la faculté de se faire représenter aux assemblées générales par des actionnaires munis de pouvoirs réguliers dont la forme est déterminée par le Conseil d'administration. Les fondés de pouvoirs doivent déposer leurs procurations et les certificats de dépôt qui leur ont été remis, trois jours au moins avant celui de la réunion de l'assemblée générale.

« Art. 44. Vingt actions donnent droit à une voix. Le même actionnaire ne peut réunir plus de cinq voix, soit comme actionnaire, soit comme mandataire.

« Art. 48. Les délibérations de l'assemblée générale prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires. »

Des modèles de pouvoirs seront délivrés aux actionnaires qui en feront la demande au bureau des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

L'assemblée générale devant être appelée à délibérer sur une modification des statuts, et les statuts exigeant dans ce cas la réunion du cinquième au moins du fonds social, MM. les actionnaires sont instamment priés d'assister à l'assemblée du 30 mars.

*Le Directeur de la Compagnie,*

C. DIOION.

---

CHEMIN DE FER

## DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 14 mars prochain, à 3 heures à la salle Herz, rue de la Victoire, 48. MM. les Actionnaires, propriétaires de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter à Paris au siége de la Compagnie ; à Londres, chez MM. P. Monteaux et C°, 17, Gracechurch Street, avant le 6 mars prochain, de 10 à 4 heures, pour retirer leur cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie et chez MM. P. Monteaux et C°.

---

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le 30 mars prochain, à trois heures de l'après-midi, à la gare, boulevard Montparnasse, n° 45.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à la gare de la rive droite, n° 126, du 5 au 20 mars, pour retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

---

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus qu'à dater du 1er mars courant, leurs titres sont reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, à la gare Saint-Lazare.

Il leur sera remis en échange, un récépissé de dépôt nominatif sur la présentation duquel les dividendes semestriels seront payés.

---

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'art. 42 des statuts, l'assemblée générale annuelle se réunira le samedi 25 mars 1854, à trois heures, au siége de la Société, à Paris, rue Laffitte, n° 23.

Ont droit de faire partie de l'assemblée générale tous les actionnaires, propriétaires de vingt actions au moins, dont les titres auront été déposés au siége social quinze jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion de l'assemblée.

Les certificats de dépôt, délivrés par le Conseil d'administration en conformité de l'art. 11 des statuts, donneront droit également à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de quinze jours avant l'époque fixée pour cette assemblée.

---

## MINES DE LA GRAND'COMBE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 40 des statuts, aura lieu à Nîmes le dimanche 26 mars prochain.

MM. les actionnaires porteurs d'au moins vingt actions, qui désireraient assister à cette assemblée, doivent déposer leurs titres, avant le 11 mars prochain :

A Nîmes, au siége de l'administration ;
A Paris, rue Lepelletier, 22 ;
A Marseille, rue Haxo, 17.

*Le Directeur de la Compagnie,*

Auguste BEYDIN.

Digitized by Google

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant le mois de février dernier, autorisé des prêts pour une somme de 4,272,600 fr. qui, avec ceux autorisés précédemment, porte la totalité des prêts consentis à 48,520,200 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant le mois de février 227,863 fr. aux Sociétés de Crédit foncier de Marseille et de Nevers, ce qui élève à 2,113,323 fr. 75 c. les avances faites à ces Sociétés contre dépôt de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu, pendant le mois de février pour 13,038 100 fr. de demandes.

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

La série M, comprenant les promesses d'obligations foncières de 120,001 à 130,000 a été désignée par le sort dans le tirage qui a eu lieu publiquement au siége de la Société le 22 courant, pour la libération complète en obligations définitives de 1,000 fr.

En conséquence, tout porteur de promesses appartenant à cette catégorie est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 francs complémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. avant le 9 mars, et 500 fr. avant le 9 mai prochain.

Faute de quoi, il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et notamment il perdra le droit aux lots.

CHEMIN DE FER

## DE CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Compagnie, qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le mardi 21 mars prochain, à midi, dans les bureaux de l'exploitation, à Marchienne-au-Pont, près Charleroi (Belgique).

Le but de la réunion est de délibérer sur les comptes du dernier semestre 1853. Ces comptes seront déposés, vingt jours à l'avance, dans lesdits bureaux, à l'inspection de MM. les actionnaires.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins, complétement libérées, et avoir déposé ses titres, au moins dix jours à l'avance, boulevard Waterloo, 20, à Bruxelles, entre les mains du secrétaire-directeur ;

Ou au moins quinze jours à l'avance, à Paris, rue Grange-Batelière, 11, entre les mains de M. Bernard ;

Ou au moins quinze jours à l'avance, entre les mains de M. Arnold, 31, Golden-Square, à Londres.

MM. les actionnaires sont aussi prévenus qu'à partir dudit jour, 21 mars, ils pourront se présenter au siége de la Compagnie du chemin de fer du Nord, à Paris, place Roubaix, bureau des actions, pour faire estampiller leurs titres conformément aux arrangements intervenus entre les deux Compagnies.

Paris, le 20 février 1854.

*Le Président du Conseil,*
W. Strahan.
*Le Secrétaire-directeur,*
Laurent Mouton.

**4, boulevard des Italiens, à Paris. — 9, rue Beauvau, à Marseille.**

COMPAGNIE DE LA NAVIGATION A VAPEUR DU ROYAUME

## DES DEUX-SICILES

en correspondance des

## MESSAGERIES GÉNÉRALES DE FRANCE

**CAILLARD ET Cᵉ**

*VOYAGEURS et MARCHANDISES*

*Service direct*
DE MARSEILLE A NAPLES
*En 48 heures*
Touchant à Civ ta-Vecchia.

**DÉPARTS LES 3, 13 ET 23 DE CHAQUE MOIS**, à 7 heures du matin.

Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre de *Londres* à *Rome* et à *Naples* en cinq jours, et de *Paris* à *Naples* en quatre jours.

SERVICE PÉRIODIQUE

Pour *Gênes*, *Livourne*, *Civita-Vecchia*, *Naples*, *Palerme* ou *Messine*.

**DÉPARTS DE MARSEILLE**

Les 6, 16 et 26 de chaque mois
*à quatre heures du soir.*

Les bâtiments de la Compagnie sont :

*Vesuvio*.....
*Capri*.....
*Ercolano*.....
*Mongibello*.... } de 300 chevaux.
*Sorento* (à hélice)... de 600 tonn.
*Amalfi* (dito)... de 650 dito.

On délivre, à Paris, des billets directs et on reçoit les marchandises à l'agence maritime, boulevard des Italiens, n° 4.

Les bureaux, d'une marche supérieure, ne laissent rien à désirer pour le luxe et le confortable de l'aménagement.

## COMPAGNIE IMPÉRIALE DES PAQUEBOTS A VAPEUR DE L'ALGÉRIE

MM. les actionnaires de la Compagnie sont invités à se réunir chez M. Macavay, rue Saint-Sulpice, 18, le lundi 27 février 1854, à 3 heures, pour une communication importante.

## TABLE DE PYTHAGORE

BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99** fois **99**, suivi de deux tableaux **d'Intérêts simples et d'Intérêts composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, à 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6ᵉ édition.— Prix : 1 fr.

*Franco* par la poste, 1 fr. 25 (Affranchir).

**En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.**

## TRAITÉ JURIDIQUE

DE LA

CONSTRUCTION, DE L'EXPLOITATION

ET DE LA POLICE

**Des Chemins de fer**

CONTENANT

*Commentaire des Lois et Règles de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, des Extractions de Matériaux, des Tarifs, des Transports de Marchandises, des Compétences, des Pénalités,*

PAR M. Eugène PAIGNON,

Avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation.

Un beau volume de 500 pages.
PRIX : 5 FRANCS.

Les chemins de fer ont été créés de notre temps. Leurs rapports avec les divers intérêts qu'ils ont rencontrés pour s'établir ont fait naître dans notre droit un grand nombre de questions nouvelles. Déjà plusieurs de ces questions se sont produites au Conseil d'État et devant les cours souveraines; elles y ont reçu des solutions dont on peut utilement se servir pour faire aujourd'hui une monographie des chemins de fer.

L'ouvrage de M. Eugène Paignon, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, a pour but d'exposer et de résoudre toutes les questions qu'ont fait naître les chemins de fer. Il envisage ces grands établissements sous trois aspects différents :

1° A l'état de *construction*, dans les rapports qu'ils ont avec la propriété privée; et, à cette occasion, il est fait un commentaire sur les lois et les règles si délicates de l'*expropriation* pour cause d'utilité publique, et de l'*extraction* des matériaux;

2° A l'état d'*exploitation*; ici, les chemins de fer sont considérés comme des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises; toutes les questions du Code volturin, si nombreuses et si difficiles, sont examinées et résolues; de plus, le droit nouveau pour l'établissement des tarifs de chemins de fer, qui intéresse le commerce et l'industrie, est exposé;

3° Enfin, cet ouvrage traite aussi de la compétence des tribunaux administratifs et judiciaires, et de la pénalité établie par les lois spéciales de police sur les chemins de fer.

Un livre qui embrasse tant de matières sur un sujet tout nouveau, s'adresse à tout le monde. En effet, ingénieurs, experts, avoués, avocats, financiers, industriels, commerçants, tous y trouveront des documents qu'il leur est utile de connaître.

Les titres de M. Eugène Paignon pour accomplir cette tâche résultent de sa position même, qui le place auprès des sources les plus élevées de la jurisprudence civile et administrative, et de son caractère de conseil judiciaire de plusieurs grandes Compagnies, qui lui a donné l'habitude pratique du contentieux en matière de chemins de fer. En lisant son livre, chacun appréciera si cette tâche a été bien remplie.

En vente à la Librairie centrale des Chemins de fer de MM. Napoléon Chaix et Cᵉ, rue Bergère, 20, Paris, et chez les principaux libraires.

NOUVEAU GUIDE

## DE PARIS A BORDEAUX

**et dans ses environs.** — *Orné d'une Carte et de onze jolies gravures.*

Prix : Relié, 2 fr.—Broché, 1 fr. 50.

Aller de Paris à Bordeaux, c'est faire un beau voyage. On salue sur sa route de grandes villes et de beaux paysages. Au château de Savigny, on trouve le souvenir de Diane de Poitiers, l'illustre dame de beauté, nommée la plus savante des belles et la plus belle des savantes; à Etampes, c'est le nom de la duchesse d'Etampes; à Orléans, les pages historiques de Jeanne d'Arc, cette fille inspirée qui laisse sa chaumière prend une épée, et ne meurt qu'après avoir donné une couronne à Charles VII. A Chenonceaux, à Amboise, à Blois, tous les noms des grands seigneurs et des nobles dames du XVIᵉ siècle vous apparaissent, depuis la fière Catherine de Médicis jusqu'à la malheureuse Louise de Lorraine ou de Vaudemont. A Tours, c'est Louis XI et le berceau de la royauté moderne que l'on rencontre. A Poitiers, voici l'image de Mme de Montespan et de cette femme qui réussit si bien à devenir comme elle le voulait, une femme forte, Mme de Maintenon. A Angoulême, dans ces belles campagnes de la Charente, on salue le château qui vit naître le roi de la Renaissance, le roi chevalier, François Iᵉʳ. Puis, entre Angoulême et Bordeaux, voilà le fief des Vivonne, le fief des Talleyrand de Périgord, ces fiers barons avec leur orgueilleuse devise : *Rien que Dieu*. Enfin, nous voici à Bordeaux, dans cette métropole du commerce, fille de la colonies et patrie adoptive des nababs de l'Amérique française.

Tous ces noms, toutes ces villes ne donnent-ils pas en réalité un tableau complet et vivant de l'histoire de France à tous les âges? L'heureux *Guide de Paris à Bordeaux* a recueilli précieusement toutes ces richesses, et il n'est pas besoin de voyager pour la lire avec le plus grand intérêt.

En vente à la Librairie centrale de MM. Napoléon Chaix et Cᵉ, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

## LIBRAIRIE.

Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

**Boulevard des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.**

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

L'incertitude qui existait sur l'attitude des Puissances de l'Allemagne dans les circonstances actuelles, avait beaucoup contribué à faire tomber la rente 3 0/0 au-dessous de 68 ; mais on s'était peu à peu rassuré à mesure que les nouvelles de Vienne et de Berlin faisaient considérer comme probable l'alliance des deux cabinets avec ceux de France et d'Angleterre.

Le 4 1/2 0/0 se soutient plus facilement que le 3 0/0 : il est presque toujours demandé au comptant. L'approche du coupon de semestre qui doit être détaché le 7 courant contribue beaucoup à éloigner les vendeurs

Les actions de la Banque se ressentent fort peu de la dépréciation de la rente : c'est à peine si elles ont rétrogradé à 2,670 au moment où le 3 0/0 était tombé à 65 65, et elles ont déjà repris à 2,700.

Les actions de chemins de fer ont conservé une grande faveur. Les capitaux arrivent toujours en abondance sur les grandes lignes, qui sont considérées comme présentant autant et peut-être plus de sécurité que la rente, avec l'éventualité d'une augmentation progressive de revenus. Les titres deviennent de plus en plus rares sur la ligne d'Orléans ; le plus grand nombre des actions se trouvent immobilisées entre les mains des porteurs, qui ne se montrent nullement disposés à s'en défaire aux prix actuels.

Les actions du Nord sont presque aussi recherchées que celles d'Orléans; elles ont atteint de nouveau le cours de 752 50 ; mais ce prix a déterminé quelques ventes qui ont fait rétrograder à 735.

Lyon a été demandé pendant quelques jours; mais il était plus faible pendant la dernière bourse. On craint que la Compagnie, ne pouvant pas émettre en ce moment ses nouvelles obligations, ne soit forcée de faire prochainement un appel de fonds ; mais on sait que dans ce cas, ce versement serait réduit à 50 fr. pour l'année 1854.

Les actions de l'Est avaient remonté à 730 fr. Elles ont rétrogradé de nouveau à 722 50. Les nouvelles actions se maintiennent avec beaucoup de fermeté de 565 à 570. La Compagnie paraît décidée à employer toutes ses ressources actuelles à l'exécution de la grande ligne de Mulhouse, et à surseoir à celle des embranchements et du chemin de Vincennes, de manière à retarder le plus possible les appels de fonds, et à ne pas avoir besoin de longtemps d'émettre sur la place les nouvelles obligations.

Les actions du Midi avaient repris tout à coup de 535 à 555; mais elles sont revenues à 535, par suite de la baisse générale de ces jours derniers.

Les autres lignes ont été entraînées dans le mouvement général des valeurs de spéculation, mais elles ont donné lieu à des affaires restreintes.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 23 février jusqu'à celle du 2 mars :

La rente 3 0/0 a monté de 66 90 à 68 25; elle est restée à 67 10 au comptant et à 67 à terme.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 96 à 97 10; elle est restée à 96 60 au comptant, et à 96 30 à terme.

La Banque de France a monté de 2,670 à ,700.

Le Crédit mobilier a monté de 582 50 à 595; il est resté à 585 au comptant et à 582 50 à terme.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,075 à 1,100; elles ont fermé à 1,080.

Le Nord a monté de 732 50 à 752 50; il a fermé à 735 au comptant et à 732 50 à terme.

Lyon a monté de 810 à 827 50; il a rétrogradé à 810; il est resté à 812 50 au comptant, et à 811 25 à terme.

L'Est a monté de 707 50 à 730; il a fléchi à 712 50 au comptant et à 710 à terme.

Les nouvelles de l'Est ont monté de 565 à 575; elles ont fermé à 562 50 au comptant et à 565 à terme.

Lyon à la Méditerranée ont monté de 657 50 à 685; elles ont fermé à 657 50.

Lyon à Genève a monté de 440 à 435; il est resté à 450.

L'Ouest a monté de 565 à 585; il a fermé à 580.

Cherbourg a monté de 405 à 475; il est resté à 467 50.

Dijon a monté de 510 à 515; il est resté à 500.

Le Midi a monté de 525 à 555; il est resté à 537 50 au comptant et à 535 à terme.

Le Grand-Central a monté de 435 à 445; il est resté à 437 50.

Saint-Germain a monté de 600 à 625; il est resté à 600.

Rouen a monté de 860 à 882 50; il est resté à 870.

Le Havre a monté de 440 à 455; il est resté à 440 au comptant et à 433 à terme.

Bâle a monté de 352 50 à 357 50.

Dieppe a été coté à 310. Versailles a fléchi de 305 à 300.

*Samedi.* — La rente était très-ferme, et elle s'est tenue en hausse jusqu'à la fin de la bourse. Il y avait de nombreux achats, surtout au comptant sur les actions de chemin de fer. La rente 3 0/0 monté au comptant de 25 c. à 67 35, et à terme de 35 c. à 67 35. La rente 4 1/2 0/0 a monté de 60 c. au comptant à 96 70, et de 50 c. à terme à 96 50; la Banque, de 5 à 2,680; le Crédit mobilier, de 5 à 595; les actions du Nord, de 625 à 742 50; l'Est, de 2 50 à 717 50; les nouvelles de l'Est, de 3 75 à 570; Lyon, de 2 50 à 815. Lyon à la Méditerranée, de 5 à 672 50; Orléans, de 5 à 1,080; Rouen, de 2 50 à 872 50; le Havre, de 5 à 435; Bâle, de 2 50 à 357 50; l'Ouest, de 7 50 à 582 50; Dijon, de 5 à 515. Le Grand-Central a fléchi de 2 50 à 435. Saint-Germain a monté de 5 à 610. Genève a fléchi de 5 à 445. Le Midi s'est tenu à 535; Cherbourg, à 467 50; Versailles, à 305.

*Lundi.* — La hausse a fait des progrès remarquables. La spéculation se rassure peu à peu sur les dispositions de la Prusse et de l'Autriche. Les chemins de fer étaient très-demandés. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 55 c. à 67 90, et à terme de 50 c. à 67 85; le 4 1/2 0/0, de 15 c. au comptant à 96 85, et de 25 à terme à 96 75; la Banque, de 5 à 2,685; le Crédit mobilier, de 5 à 600; le Nord, de 10 à 752 50; l'Est, de 10 à 727 50; Lyon, de 7 50 à 822 50; Orléans, de 15 à 1,095; Rouen, de 2 50 à 875; le Havre, de 10 à 445; Genève, de 5 à 450; Cherbourg, de 2 50 à 470; le Grand-Central, de 2 50 à 437 50; Versailles, de 2 50 à 302 50; l'Ouest, de 2 50 à 580. Saint-Germain s'est tenu à 610; le Midi, à 535; Dijon, à 515.

*Mardi.* — Les cours se soutiennent, et ont obtenu une nouvelle amélioration sur la rente. Les chemins de fer étaient tous très-demandés. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 30 c. à 68 20, et à terme de 30 à 68 15; le 4 1/2 0/0, de 15 au comptant à 97, et de 05 à termo à 96 80 La Banque a fléchi de 5 à 4,080. Le Crédit mobilier s'est tenu à 600. Les actions du Nord ont fléchi de 5 à 747 50. L'Est s'est tenu à 727 50. Les nouvelles de l'Est ont monté de 2 50 à 572 50. Lyon a fléchi de 2 50 à 820. Lyon à la Méditerranée a monté de 2 50 à 677 5 ; Lyon à Genève, de 5 à 455 ; l'Ouest de 5 à 585; Cherbourg, de 2 50 à 472 50; le Midi, de 15 à 550; le Grand-Central, de 2 50 à 440; Saint-Germain, de 10 à 620; Orléans, de 5 à 1,100; Rouen, de 5 à 880; le Havre, de 5 à 450. Bâle s'est tenu à 357 50. Dijon, à 515. Versailles a fléchi de 2 50 à 300.

*Mercredi.* — Les cours ont commencé à fléchir dès le début, et ils ont été faibles pendant toute la bourse. Les chemins ont été entraînés, cependant leurs cours étaient mieux tenus que ceux de la rente. Le 3 0/0 a fléchi, au comptant de 70 c. à 67 50, et de 80 c. à 67 35 en liquidation ; on a fléchi à 67 15 pour fin mars. Le 4 1/2 0/0 a fléchi, au comptant, de 20 c. à 96 80, et de 30 c., en liquidation, à 96 50. La Banque a monté de 5 à 2,685. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 587 50; les actions du Nord, de 10 à 737 50; l'Est, de 7 50 à 720; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 570; Lyon, de 7 50 à 812 50; Lyon à la Méditerranée, de 7 50 à 670; Orléans, de 10 à 1,090; Rouen, de 10 à 870; le Havre, de 5 à 445; Bâle, de 2 50 à 355; Genève, de 5 à 450; Dijon, de 5 à 510; le Midi, de 15 à 535; le Grand-Central, de 5 à 435; Saint-Germain, de 7 50 à 612 50. L'Ouest s'est tenu à 585; Versailles à 300; Cherbourg, à 472 50.

*Jeudi.* — La baisse a continué sur toutes les valeurs. La liquidation était lourde sur les chemins de fer; mais leurs cours se soutenaient mieux que ceux de la rente. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 40 c. à 67 10, et à terme, de 15 c. à 67; le 4 1/2 0/0, au comptant, de 20 c. à 96 60, et, à terme, de 20 à 96 30. La Banque a monté de 15 à 2,700. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 585; le Nord, de 2 50 à 735; l'Est, de 7 50 à 742 50; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 562 50. Lyon a monté de 2 50 à 815. Lyon à la Méditerranée a fléchi de 2 50 à 657 50; Orléans, de 10 à 1,090; Rouen, de 5 à 870; le Havre, de 5 à 440. Bâle a monté de 2 50 à 357 50. Dijon a fléchi de 10 à 500, Le Grand-Central a fait 437 50; Saint-Germain, 600; Dieppe, 310.

*Vendredi.* — La bourse a encore été mauvaise: la rente et les chemins de fer ont été continuellement offerts ; il y avait pourtant fort peu d'affaires. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 à 66 80, et à terme de 67 à 66 70 ; le 4 1/2 0/0, de 96 70 à 96 40 au comptant, et de 96 30 à 96 25 à terme ; la Banque, de 2,695 à 2,700 ; le Nord a varié de 732 50 à 730 ; l'Est, de 712 50 à 710; les nouvelles de l'Est, de 562 50 à 56 ; Lyon, de 815 à 808 75; Orléans, de 1,060 à 1,072 50; Rouen, de 872 50 à 860 ; le Havre, de 442 50 à 440; Cherbourg, de 472 50 à 467 50; Saint-Germain, de 605 à 600 ; Dijon, de 500 à 485; le Midi, de 535 à 530; le Grand-Central, de 435 à 432 50.

Ad. Blaise (des Vosges).

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 25 février au 3 mars 1854.

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions | Valeur d'émiss. | Somme payée | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853 | Époques de jouissance | Noms des lignes | Samedi 25 Compt. | Samedi 25 Terme | Lundi 27 Compt. | Lundi 27 Terme | Mardi 28 Compt. | Mardi 28 Terme | Mercredi 1 Compt. | Mercredi 1 Terme | Jeudi 2 Compt. | Jeudi 2 Terme | Vendredi 3 Compt. | Vendredi 3 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 41 fr. 50 p. un an | juillet 1853. | Nord | 741 50 | 740 .. | 732 50 | 732 50 | 747 50 | 747 50 | 737 50 | 737 50 | 735 .. | 723 50 | 730 .. | 747 .. |
| tout | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 60 fr. | janv. 1854 | Paris à Rouen | 872 50 | 870 .. | 875 .. | 880 .. | 880 .. | 875 .. | 875 .. | » | 870 .. | » | 801 .. | 865 .. |
| tout. | 93 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an | sept. 1853 | Rouen au Havre | 435 .. | » | 445 .. | » | 450 .. | » | 445 .. | » | 440 .. | » | 410 .. | » |
| tout. | 51 | 94 | 36.000 | 500 | 400 | 9 fr. 30 p. un an. | janv. 1853 | Dieppe et Fécamp | » | » | » | » | » | » | » | » | 300 .. | » | » | » |
| » | » | 99 | 60.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | juillet 1853 | Caen et Cherbourg | 467 50 | » | 470 .. | 467 50 | 472 50 | » | 472 50 | » | » | » | 467 50 | » |
| tout | 23 | 99 | 54.000 | 500 | tout | 31 fr. 25 p. un an | janv. 1853 | Saint-Germain | 610 .. | 607 50 | 610 .. | 615 .. | 620 .. | 625 .. | 612 50 | 612 50 | 610 .. | 600 .. | 600 .. | 602 50 |
| tout | 17 | 99 | 30.000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 6 m. | juillet 1852 | Versailles (r. g.) | 305 .. | » | 304 50 | » | 300 .. | » | 300 .. | » | » | » | » | » |
| 140 | » | 99 | 70.000 | 500 | 250 | » | avril 1853 | Ouest | 562 50 | » | 560 .. | 560 .. | 565 .. | » | 565 .. | » | 560 .. | » | 575 .. | » |
| tout. | 11 | 30 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | Paris à Sceaux | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1140 | 1502 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 48 fr. 50 p. un an | oct. 1854 | Orléans | 1040 .. | 1065 .. | 1095 .. | 1095 .. | 1100 .. | 1100 .. | 1090 .. | 1090 .. | 1090 .. | 1090 .. | 1072 50 | 1075 .. |
| 617 | 900 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 33 fr. p. un an. | janv. 1853 | Paris à Strasbourg | 717 50 | 720 .. | 727 50 | 730 .. | 727 50 | 730 .. | 720 .. | 717 50 | 712 50 | 711 25 | 710 .. | 710 .. |
| » | » | » | 250.000 | 500 | 100 | 4 0/0 p. un an | » | Id. nouvelles | 570 .. | 567 50 | 570 .. | 572 50 | 572 50 | 575 .. | 570 .. | 567 50 | 562 50 | 565 .. | 565 .. | 565 .. |
| 14 | 108 | 99 | 84.000 | 350 | tout | 14 fr. p. un an. | janv. 1853 | Strasbourg à Bâle | 357 50 | » | 357 50 | » | 357 50 | » | 355 .. | » | 357 50 | » | 355 .. | » |
| 364 | 513 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 5 0/0. | janv. 1854 | Paris à Lyon | 845 .. | 832 50 | 822 50 | 827 50 | 800 .. | 822 75 | 812 50 | 812 50 | 845 .. | 811 25 | 806 75 | 807 50 |
| | » | 99 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | » | Provins aux Ormes | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 127 | 99 | 31.300 | 500 | 350 | 5 0/0 (1). | juillet 1853 | Dijon à Besançon | 515 .. | 512 50 | 515 .. | » | 515 .. | 510 .. | 510 .. | » | 500 .. | » | 495 .. | 492 50 |
| » | » | » | » | » | 200 | 4 0/0 (1). | » | Lyon à Genève | 445 .. | 450 .. | 440 .. | » | 435 .. | » | 450 .. | » | » | » | 445 .. | » |
| » | » | 99 | 80.000 | 500 | 300 | 8 fr. et 4 0/0 p. un an | juin 1853 | Lyon à la Méditerr. | 672 50 | 675 .. | 675 .. | 680 .. | 677 50 | 677 50 | 670 .. | 655 .. | » | 657 50 | 660 .. | 655 .. |
| » | 750 | 99 | 131.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853 | Chemins du Midi | 535 .. | 537 50 | 535 .. | 537 50 | 530 .. | 532 50 | 535 .. | » | 537 50 | » | 530 .. | 530 .. |
| tout. | 52 | 91 | 10.000 | 500 | tout | néant | » | Bordeaux à la Teste | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | » | Grand Central | 435 .. | 437 50 | 437 50 | 440 .. | 440 .. | 440 .. | 435 .. | 435 .. | 437 50 | » | 432 50 | 433 75 |
| tout | 40 | 90 | 12.500 | 1000 | tout | 40 fr. par an | février 1853 | Naples à Castellam. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| tout. | 50 | 90 | 9.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an. | janv. 1853. | Anvers à Gand | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

(1) Pendant la durée des travaux.

| | Sam. Compt. | Sam. Terme | Lun. Compt. | Lun. Terme | Mar. Compt. | Mar. Terme | Mer. Compt. | Mer. Terme | Jeu. Compt. | Jeu. Terme | Ven. Compt. | Ven. Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rentes 3 0/0 | 67 35 | 67 35 | 67 90 | 67 85 | 68 10 | 68 15 | 67 50 | 67 15 | 67 10 | 67 .. | 66 86 | 66 70 |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 96 70 | 96 50 | 96 65 | 96 75 | 97 .. | 96 90 | 96 90 | 96 50 | 96 00 | 96 35 | 96 00 | 96 25 |
| Banque de France | 2650 .. | » | 2695 .. | » | 2690 .. | » | 2695 .. | » | 2700 .. | » | 2700 .. | » |
| Crédit mobilier | 585 .. | 585 .. | 600 .. | 600 .. | 600 .. | 600 .. | 587 50 | 585 .. | 585 .. | 582 50 | 575 .. | 572 50 |
| Comptoir national | 565 .. | » | 565 .. | » | 567 50 | » | 565 .. | » | 560 .. | » | 560 .. | » |
| Banque foncière | » | » | 495 .. | » | 500 .. | 497 50 | 495 .. | » | 495 .. | » | 495 .. | » |
| Do Obligations Cert. | 900 .. | » | 900 .. | » | 900 .. | » | 55 .. | » | 900 .. | » | 900 .. | » |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

| Date de l'émission | Nombre d'oblig. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émiss. | Somme pay. à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts six mois | Époques des tirages | Dates des paiements |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851. | 153.000 | 75 ans | 335 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| Do. | 81.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 99 — | 535 | 375 | 625 | 5 0/0 | » | Do |
| 1853. | 182.333 | 99 — | » | tout. | 500 | 3 0/0 | » | janvier juillet. |
| Do | 3.300 | 99 — | 1001 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | assemb. gén. | Do |
| Do. | 50.700 | 96 — | 500 | tout. | 650 | 5 0/0 | Do | décembre juin. |
| 1846. | 11.431 | 44 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Do | janvier juillet. |
| Do. | 6.201 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 3 0/0 | » | Do |
| 1852. | 1.405 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Do |
| 1853. | 17.500 | .. .. | 1.000 | 375 | 1.250 | 5 0/0 | » | Do |
| 1841. | 7.249 | 31 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | Do |
| 1850. | 8.104 | 75 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | » | Do |
| 1847. | 8.908 | 47 — | 1.125 | tout | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | Do |
| 1848. | 3.333 | 82 — | » | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Do | Do |
| 1852. | 150.000 | 99 — | 340 | tout. | 500 | 3 0/0 | » | Do |
| 1845. | 8.887 | 73 — | 1.030 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | Do | Do |
| 1847. | 4.908 | 18 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Do |
| 1846 | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Do | mars septembre. |
| 1848. | 5.000 | 87 — | 800 | tout. | 1.250 | 6 0/0 | Do | janvier juillet. |
| 1853. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.240 | 5 0/0 | mars. | avril octobre |
| 1852 | 20.000 | 50 — | 500 | 375 | 625 | 5 0/0 | Do | janvier juillet. |
| 1841. | 1.000 | .. .. | » | tout. | 625 | 25 .. | Do | avril octobre. |

## Cours du 23 février au 3 mars 1854.

| Noms des compagnies | 25 | 27 | 28 | 1 | 2 | 3 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-Boulogne | 315 .. | 320 .. | 320 .. | 317 50 | 317 50 | 317 50 |
| Paris à Lyon | 1020 .. | 1020 .. | 1020 .. | 1020 .. | 1020 .. | 1020 .. |
| Lyon à la Méditerranée 5 0/0 | 500 .. | 500 .. | 500 .. | 500 .. | 500 .. | 500 .. |
| Do Nouvelles 3 0/0 | 305 .. | 305 .. | 305 .. | 305 .. | 300 .. | 302 50 |
| Montereau à Troyes | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Strasbourg | 502 50 | 502 50 | 505 .. | 507 50 | 507 50 | 500 .. |
| Saint-Germain nouvelles | » | » | » | » | » | » |
| Versailles r. d. | » | » | » | » | » | 1025 |
| Ouest | » | 975 .. | 975 .. | 975 .. | » | 975 .. |
| Do nouvelles | 975 .. | 975 .. | 980 .. | 975 .. | 975 .. | 975 .. |
| Saint-Étienne à Lyon | » | » | » | » | » | » |
| Do 2e émission | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Orléans | 1050 .. | » | » | » | » | 1050 .. |
| Do (Nouvelles 1848) | » | » | » | » | » | » |
| Do (Nouvelles 1852) | 310 .. | 312 50 | 310 .. | 315 .. | 315 .. | 315 .. |
| Paris à Rouen | » | » | » | » | » | » |
| Do (nouvelles) | » | 1000 .. | » | 1100 .. | 1000 .. | » |
| Rouen au Havre | » | 1040 .. | 1000 .. | » | » | 1000 .. |
| Do (nouvelles) | » | » | » | » | 4200 .. | » |
| Strasbourg à Bâle | » | » | » | » | » | » |
| Do nouvelles | » | 490 .. | 490 .. | 490 .. | 490 .. | » |
| Dijon à Besançon | » | » | » | » | » | » |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 24 février au 2 mars 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes | 24 | 25 | 27 | 28 | 1 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 712 50 à 837 50 | 735 .. à 740 .. | 737 50 à 743 75 | 745 .. à 750 .. | 735 .. à 743 75 | 731 25 à 737 50 |
| Paris à Strasbourg | 710 .. à 715 .. | 715 .. à 720 .. | 712 50 à 718 75 | 718 75 à 725 .. | 715 .. à 718 75 | 710 .. à 715 .. |
| Orléans | 1070 .. à 1100 .. | 1050 .. à 1100 .. | 1050 .. à 1100 .. | 1050 .. à 1100 .. | 1050 .. à 1100 .. | 1050 .. à 1100 .. |
| Paris à Rouen | 850 .. à 900 .. | 850 .. à 910 .. | 850 .. à 900 .. | 850 .. à 900 .. | 850 .. à 900 .. | 850 .. à 900 .. |
| Rouen au Havre | 450 .. à 462 50 | 450 .. à 462 50 | 450 .. à 462 50 | 450 .. à 462 50 | 450 .. à 462 50 | 450 .. à 460 .. |
| Lyon | 805 .. à 812 50 | 815 .. à 830 .. | 812 50 à 818 75 | 778 75 à 825 .. | 815 .. à 818 75 | 804 25 à 812 50 |
| Ouest | » | » | » | » | » | » |

P. (papier, offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

| Dénomination | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Caisse Béchet, Dethomas et Cie | 500 | 500 |
| — Leroy, de Chabrol et Cie | 1000 | 1175 |
| Oblig. de la ville de Paris (1849) | 1000 | 1160 |
| Do Do (1852) | 1000 | 1105 |
| Sambre à l'Oise ... Canal | 1000 | 775 |
| Sambre française canalisée | 500 | 1500 |
| Tenne ... Cuivre | 100 | 92 50 |
| Vieille-Montagne ... Zinc | [illegible] | 450 |
| Nouvelle-Montagne ... Zinc | 1000 | 1300 |
| [illegible] ... Zinc | 250 | » |
| Stolberg ... Zinc | [illegible] | [illegible] |
| Eschweiler | 750 | 750 |
| Mouzaïa Algérie ... Cuivre | 100 | 40 |
| Blanzy ... Charbon | 500 | 600 |
| Chazotte ... Charbon | [illegible] | 510 |
| Charbonnages belges | 250 | 290 |
| Pont-de-Loup sud ... Charbon | 1000 | 210 |
| Mines de la Loire ... Charbon | 1/7200 | 565 |
| Centre-du-Flenu ... Charbon | 1000 | 170 |
| Long-Pendu ... Charbon | 500 | » |
| Epinac ... Charbon | 1/2 500 | » |
| Rhône et Loire ... Charbon | 500 | 250 |
| Montchanin ... Charbon | 5000 | » |
| Azincourt ... Charbon | 1/4 500 | 500 |

| Dénomination | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Echarcon ... Papeterie | 1000 | 1051 |
| Essonne ... Papeterie | 1000 | » |
| Bastennes ... Asphalte | 1000 | 400 |
| Monceaux-sur-Sambre ... Forges | 1000 | [illegible] |
| Aveyron Decazeville ... Forges | 2000 | 600 |
| Maubeuge Nord ... Forges | 500 | 571 |
| Alais ... Forges | 2000 | 1750 |
| Châtillon et Commentry ... Forges | 1000 | 1100 |
| Providence ... Forges | 1000 | 1000 |
| Herserange (à fer) ... Forges | 500 | 200 |
| Le Phénix ... | 500 | 1215 |
| De la Loire et de l'Ardèche ... | 1/5000 | 4550 |
| Valentin-Coq ... Usine | 500 | 900 |
| Société Cail et Cie ... Usine | 500 | 600 |
| [illegible] ... Usine | 500 | 915 |
| [illegible] ... Usine | 500 | 500 |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 25 |
| Gaz anglais Paris | 2500 | 4000 |
| — français Paris | 500 | 900 |
| — parisien Paris | 1000 | 1275 |
| — de Belleville libéré | 500 | » |
| — du Nord Batignolles | 500 | 625 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 765 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | » |

| Dénomination | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | 150 |
| — d'Arles, 1re série | 100 | 90 |
| — Do 2e série | 100 | 45 |
| — de Besançon | 450 | 325 |
| — de Boulogne Paris | 1000 | » |
| — de Versailles | 500 | 575 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries Impériales | 10000 | 10000 |
| — Caillard | 1000 | 650 |
| Gondoles parisiennes | 50 | 161 |
| Omnibus Lafitte générale | 1000 | 2400 |
| Omnibus cie générale | 250 | 240 |
| Favorites ... Omnibus | 250 | 170 |
| Hirondelles ... Omnibus | 1000 | 225 |
| Orléanaises ... Omnibus | 1000 | 700 |
| Tricycles ... Omnibus | 500 | 600 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | 770 |
| [illegible] ... Pet. voit. | 500 | 650 |
| Lutéciennes ... Pet. voit. | 500 | 770 |
| Sylphides ... Pet. voit. | 500 | 600 |
| Générale ... Ass. maritime | 12500 | 45 0/0 b. |
| Lloyd français ... Maritime | 5000 | 151 20 0/0 |
| Union des Ports ... Maritime | 5000 | 13 0/0 b. |
| Mélusine ... Ass. maritime | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Sécurité ... Maritime | 5000 | 20 0/0 b. |
| Sauvegarde ... Maritime | 5000 | 12 0/0 b. |
| Océan ... Maritime | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ... Incendie | 5000 | 145 0/0 b. |
| Générale ... Incendie | 5000 | 32.500 |
| Union ... Incendie | 5000 | 57 0/0 b. |
| France ... Incendie | 5000 | 32 0/0 b. |
| Phénix ... Incendie | 1000 | 3100 |
| Providence ... Incendie | 2500 | 31 0/0 b. |
| Urbaine ... Incendie | 5000 | 73 0/0 b. |
| Confiance ... Incendie | 5000 | 5 0/0 b. |
| [illegible] d'Avignon | 31 25 | » |
| — de Cette | 19 | » |
| — de Fampoux | 25 | » |
| Glaces d'Oignies ... Belgique | 1000 | 1100 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 305 |
| — de Montluçon | 500 | 410 |
| Docks | 250 | 109 25 |
| Journaux réunis | 500 | 540 |
| Maberly (Amiens) | 500 | 770 |
| [illegible] (Frévent) | 500 | 500 |
| Gamaches | 500 | 400 |
| Palais de Cristal | 100 | 92 50 |
| Rucher | 500 | » |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, F. SOLAR.

N° 105. 18e ANNÉE. — N° 10. SAMEDI, 11 MARS 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

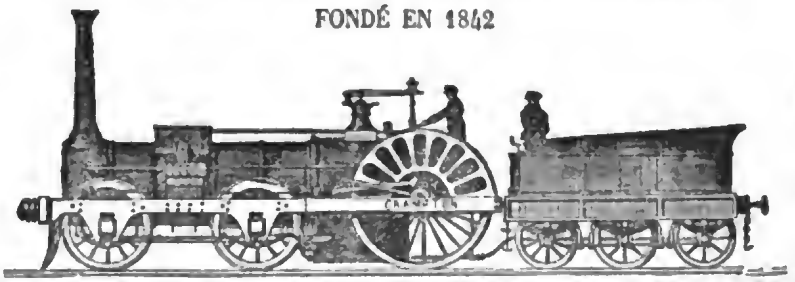
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
**85, *Rue Richelieu***

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris.. ..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements .... | 13 » | 24 » |
| Etranger ..... | 16 » | 30 » |

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### *SOMMAIRE.*

Situation, 145. — Crédit foncier de France. Obligations foncières, 145. — Chemins de fer de l'Est. Section de Blesmes à St-Dizier, 146.— Avis aux actionnaires, 146.— Situation de la Banque de France et de ses succursales, 147. — Chemins de fer de Saint-Rambert à Grenoble. Statuts, 147. — Emprunt de 250 millions. Rapport à l'Empereur. Projet de loi. Exposé des motifs, 149. — Jurisprudence. Arrêt de la Cour Impériale d'Orléans, 150. — Tribunal de commerce de la Seine, 151. — Chemin de fer d'Orléans. Arrêt de la Cour de Rouen. Question du groupage, 151. — Chemin de fer de l'Est. Ordonnances, 152. — Chemin de fer de Paris à Orléans. Ordonnances, 153. — Chemin de fer de Rouen, 153. — Forges, 153. — Chemin de fer d'Orléans, 154. — Correspondance, 154. — Recettes, 155. — Annonces, 156, 157, 158. — Chronique de la Bourse, 139. — Bourse, 160.

### Situation.

Pendant la semaine qui vient de s'écouler, des événements importants se sont produits :

1° La réponse de l'empereur Nicolas à la lettre de Sa Majesté Napoléon III ;

2° Le manifeste russe ;

3° Un emprunt de 250 millions voté par le Corps législatif.

En même temps, les ministres anglais annonçaient la gravité de la guerre qui allait commencer, et dont nul ne pouvait prévoir les conséquences.

Sous l'influence de ces faits, qui ne permettent plus de doute sur l'état de guerre dans lequel nous entrons, la rente 3 0/0 a à peine fléchi de quelques centimes. Du prix de 67 fr. où elle était à la bourse du 2 mars, elle est tombée, le 7, à 66 fr. 40 pour rester à 66 fr. le 8.

Pendant que la rente faisait si bonne contenance, les chemins de fer de leur côté opposaient encore plus de résistance à la baisse, grâce à l'accroissement continu des recettes.

L'Orléans, de 1090 fr., s'est maintenu de 1085 à 1080 fr., en baisse de 10 fr.; le Nord, de 735, a faibli à 730 fr.; Strasbourg ancien, de 712 50, est monté à 715 fr.; le Lyon, de 815, est tombé à 812 50; le Crédit mobilier, de 585 fr., est tombé à 575 après avoir fait 590 fr.

La tendance à la hausse que l'on a remarquée un moment sur le Crédit mobilier, tenait uniquement aux bruits répandus relativement à une combinaison d'après laquelle cette institution devait avoir une part considérable dans l'emprunt de250 millions. On avait annoncé que les scrupules et les difficultés soulevés par un banquier célèbre avaient été vaincus, et que l'emprunt devait être soumissionné par une Compagnie dans laquelle les banquiers influents étaient représentés par MM. Rothschild et Hottinguer, et où le Crédit mobilier devait l'être par un ou deux de ses administrateurs.

Cette nouvelle, donnée par des personnes habituellement bien informées, avait contribué à soutenir et même à relever les prix des actions du Crédit mobilier. Plus tard, sous l'affirmation que cette combinaison avait échoué, les actions du Crédit mobilier retombèrent alors à 575 fr. On ajoute aujourd'hui que le gouvernement inclinerait à ouvrir une souscription publique chez les receveurs généraux. Ce serait l'inauguration d'un nouveau système, qui devrait s'appuyer sur de grands moyens de publicité. Du reste, quel que soit le mode auquel s'arrête le gouvernement, l'argent ne lui fera pas défaut, et l'on peut être certain que les capitalistes s'associeront à la pensée et à la politique sage et glorieuse de l'Empereur.

G. Lenoir.

### Crédit foncier de France.

OBLIGATIONS FONCIÈRES.

La conversion des obligations effectuée par le Crédit foncier de France a réussi au-delà des espérances, près des trois quarts des titres ayant répondu à l'appel.

Mais, puisque le Crédit foncier est parvenu, par cette opération, à assurer son avenir, c'est une raison pour qu'il s'occupe aujourd'hui de remédier à une multiplicité de titres qui est une gêne pour les transactions, et qui nuit par cela même au développement de son crédit.

Le 22 février, la Société du Crédit foncier de France a fait un premier tirage des séries appelées à effectuer le versement complémentaire de 800 fr. par obligation ; la lettre M, représentée par les obligations portant les nos 120,001 à 130,000, a été désignée par le sort, et par suite, ces obligations ont été soumises à un premier versement de 300 fr. pa obligation, qui devait être effectué le 9 mars, et un second versement de 500 fr. avant le 9 mai. Nous n'examinerons pas aujourd'hui la convenance de ce tirage, juste au moment où la Compagnie venait de se procurer une ressource d'environ 22 millions, qui sera entièrement réalisée dans peu de jours. nous nous bornerons seulement à remarquer que le résultat doit être d'ajouter encore à la confusion des titres qui existaient déjà ; comptons, en effet, les titres différents compris sous la dénomination d'obligations.

Nous allons avoir des obligations de 1,000 f; remboursables à 1,200 fr., libérées de 200 f.; des obligations semblables, libérées de 500 f.; plus tard, nous aurons une troisième série d'obligations entièrement libérées, et, enfin, des obligations de 500 fr., rapportant 4 0/0, sans compter les lettres de gage de 100 fr. — Il sera bientôt difficile pour le capitaliste de se bien diriger dans ce labyrinthe de valeurs diverses.

Une difficulté vient déjà de se produire, qui, dit-on, va donner naissance à un procès devant le tribunal de commerce.

Un banquier a vendu, le 28 février, des obligations foncières, et a livré à son agent de change des obligations de la série M. — Ces obligations ont été refusées, attendu qu'étant

Digitized by Google

tombées au sort le 22 février, et sujettes, par suite, à un versement de 300 f., qui devait être effectué le 9 mars, elles cessent d'appartenir à la catégorie des obligations qui jouissent du bénéfice des délais à courir jusqu'au prochain tirage.

Le vendeur soutient, de son côté, que toutes les actions et obligations de chemins de fer se sont toujours négociées sans le versement appelé, jusqu'au jour de l'échéance de ce versement, et que rien n'a indiqué ou fait connaître qu'il y aurait une exception à l'égard des obligations foncières ; qu'au contraire, le silence gardé par la Société du Crédit foncier et le syndicat des agents de change sur la négociation spéciale des obligations soumises aux versements complémentaires, démontrait que nulle exception n'avait été formulée et que ces obligations ne pouvaient être refusées. En effet, si on admettait que ces obligations ne sont pas négociables, parce qu'un appel de fond les a atteintes, il en résulterait qu'elles seraient exclues de la cote officielle.

C'est sur ces considérations, dont on ne saurait méconnaître la gravité, que s'appuie le vendeur, en persistant à livrer les obligations de la série M, vendue avant le 9 mars, époque de l'échéance du versement appelé.

F. Solar.

## Chemins de fer de l'Est.

### SECTION DE BLESMES A SAINT-DIZIER.

L'ouverture de la ligne, pour les transports, n'a pas eu lieu lundi, ainsi que quelques journaux l'ont annoncé prématurément. Elle s'est faite jeudi 2 mars, seulement. Dès la veille, on avait commencé à recevoir à la gare les fontes et les fers. Les usines des environs en ont fait un jour de fête ; chacune d'elles, drapeau en tête, a expédié en même temps plusieurs voitures chargées de divers produits métallurgiques, et depuis, une file de voitures n'a cessé de suivre le chemin qui conduit à la gare.

Le 2 a eu lieu l'inauguration. A trois heures, les autorités locales, le clergé et la compagnie de pompiers, se sont rendus à la gare, et, quelques instants plus tard, on saluait le premier train de marchandises arrivant de Blesmes. Après la bénédiction d'usage, un convoi partant de Saint-Dizier s'est dirigé sur Blesmes.

Un banquet, offert par les industriels et les commerçants du département, a terminé cette fête.

Le temps, qui s'est mis depuis plusieurs jours au beau fixe, avait engagé bon nombre d'étrangers à venir à cette cérémonie. La foule qui se pressait à la gare était évaluée à plus de 6,000 personnes.

C. Devina.

## Recettes de la semaine.

| Lignes. | Recettes brutes. | Augment. s. 1853 Totale | 0/0. |
|---|---|---|---|
| | | | |
| **1re Catégorie (1).** | | | |
| Orléans | 729,522 » | 195,361 | 36.5 |
| **2e Catégorie (2).** | | | |
| Nord | 685,988 » | 160,469 | 30.6 |
| Rouen | 189,539 » | 29,908 | 18.8 |
| Havre | 88,079 » | 22,573 | 34.4 |
| Lyon | 365,164 » | 66,015 | 22.0 |
| Strasbourg | 510,474 » | 192,300 | 60.4 |
| Ouest | 120,964 » | 34529, | 39.9 |
| Bale | 56,554 » | 16,758 | 42.1 |
| Méditerranée | 179,331 » | 49,091 | 37.6 |

Ad. Blaise (des Vosges).

(1) Chemins exploitant des sections nouvelles.

(2) Chemins exploitant le même nombre de kilomètres.

# AVIS AUX ACTIONNAIRES.

## Opérations courantes.

### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Orléans. — Le jeudi 30 mars aura lieu une assemblée générale des actionnaires, à 2 heures et demie, hôtel de l'administration, 11, rue de la Chaussée-d'Antin.

Pour y assister, déposer vingt actions au moins trois jours à l'avance. Les cartes d'admission sont nominatives et personnelles.

But de l'assemblée : Modifications aux statuts.

Ouest. — Le 30 mars, assemblée générale, à 3 heures, 44, boulevard Montparnasse.

Déposer vingt actions du 5 au 20 mars.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés à la Compagnie.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus qu'à dater du 1er mars prochain, leurs titres seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, à la gare Saint-Lazare.

Il leur sera remis, en échange, un récépissé de dépôt nominatif, sur la présentation duquel les dividendes souscrits seront payés.

Lyon a la Méditerranée. — L'assemblée générale se réunira le samedi 25 mars, à 3 heures, rue Laffitte, 23.

Vingt actions donnent le droit de faire partie de l'assemblée.

On donnera des cartes d'admisson sur dépôt des titres.

Rouen au Havre. — Assemblée générale le 30 mars, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

On délibérera sur la proposition de modification aux statuts, en ce qui règle l'amortissement du capital social.

Déposer vingt actions, de 10 à 4 heures, avant le 13 mars.

Dieppe et Fécamp. — Assemblée générale, le samedi 8 avril, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

Déposer vingt actions et les présenter, avant le 25 courant, de 10 à 3 heures.

Graissessac a Béziers. — Assemblée générale le mardi 14 mars 1854, salle Herz. — Déposer vingt actions.

Charleroi a la frontière de France. — Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Compagnie qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le mardi 21 mars prochain, à midi, dans les bureaux de l'exploitation, à Marchiennes-au-Pont, près Charleroi (Belgique).

Le but de la réunion est de délibérer sur les comptes du dernier semestre 1853. Ces comptes seront déposés, vingt jours à l'avance, dans lesdits bureaux, à l'inspection de MM. les actionnaires.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins, complétement libérées, et avoir déposé ses titres, au moins dix jours à l'avance, boulevard Waterloo, 20, à Bruxelles, entre les mains du secrétaire directeur ;

Ou, au moins quinze jours à l'avance, à Paris, rue Grange-Batelière, 11, entre les mains de M. Bernard ;

Ou, au moins quinze jours à l'avance, entre les mains de M. Arnold, 31, Golden-Square, à Londres.

MM. les actionnaires sont aussi prévenus qu'à partir dudit jour 21 mars, ils pourront se présenter au siége de la Compagnie du chemin de fer du Nord, à Paris, place Roubaix, bureau des actions, pour faire estampiller leurs titres, conformément aux arrangements intervenus entre les deux Compagnies.

Mines de la Loire. — Assemblée générale, le jeudi 30 mars, à trois heures, 48, rue de la Victoire.

On examinera les comptes de l'exercice 1854, et on recevra la communication des notifications du gouvernement, concernant la constitution de la Compagnie, et pour délibérer sur les mesures qu'elles comportent.

Déposer vingt cinq actions avant le 27 mars, et avant le 28 mars, à Lyon, rue Lafont, 2.

Grand'Combe. — Le 26 mars, assemblée générale, à Nimes.

Déposer vingt actions, au moins, à Nimes ; à Paris, rue Lepelletier ; à Marseille, rue Haxo, 17.

### APPELS DE FONDS.

Central Suisse. — Versement de 25 fr. au 15 mars prochain, sous déduction de 2 fr. pour intérêts semestriels du premier versement. Versement de 25 fr. au 15 mai 1854, avec faculté de payer par anticipation le 15 mars, sous déduction des intérêts de 0 fr. 16 c. par action. Total à verser, 47 fr. 84 c. A Paris, rue Bergère, 18 ; à Bâle, chez M. Marcuard et Ce.

Crédit foncier. — La série M, composant les promesses d'obligations foncières de 120,001 à 130,0 0, a été désignée par le sort, dans le tirage qui a eu lieu publiquement, au siége de la Société, le 22 février, pour la libération complète des obligations définitives de 1,000 f.

En conséquence, tout porteur de promesse appartenant à cette catégorie est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 600 fr., com-

Digitized by Google

plémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. avant le 9 mars ou 500 fr. avant le 9 mai prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et, notamment, il perdra le droit aux lots.

### SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

PARIS A ROUEN. — Souscription, rue d'Amsterdam, 11, à l'emprunt de 18 millions émis par la Compagnie.

Les obligations, émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1250 fr., et produisent 50 fr. d'intérêts par an.

### ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 23 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

SAINT-ÉTIENNE A LYON. — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, *en liquidation*, sont prévenus qu'à partir du 15 mars courant, les bureaux de l'Agence centrale seront transportés place Venôme, 15 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, antérieures au 1er janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie, le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854.

MM. les actionnaires qui n'ont pas encore retiré leurs bons de délivrance sont instamment invités à se presser de le faire pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu.

### AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6 201 — 6,203—6,210 — 6,213—6,225 — 6,230 — 6,234 — 6,232—6,234 — 6,236 — 6,240 — 6,242 — 6,243 — 6,251 — 6,266—6,269—6,271 — 6,273 — 6,279 — 6,281—6,283—6,291 — 6,293 — 6,295 — 6,297— 6,299, et celles de l'emprunt de 1847 portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015 — 1,017 — 1,019 — 1,023 — 1,035 — 1,047 — 1,038 — 1,042 — 1,061 — 1,064 — 1,083, tirées le 24 février, sont remboursées depuis le 1er mars à 1,250 fr., rue d'Amsterdam, 11, de dix à trois heures.

C. DEVINA.

## Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 9 mars 1854.

### ACTIF.

| | | |
|---|---|---|
| Argent monnayé et lingots.... | 178,676,239 03 | |
| Numéraire dans les succursales. | 113,267,208 | » |
| Effets échus hier à recouvrer ce jour..... | 751,937 16 | |
| Portefeuille de Paris, dont 70,263,326 fr. 71 c., provenant des succursales..... | 189,712,706 63 | |
| Portefeuille des succursales, effets sur place..... | 194,711,039 | » |
| Avances sur lingots et monnaies | 1,191,300 | » |
| Avances sur lingots et monnaies dans les succursales..... | 2,204,338 | » |
| Avances sur effets publics français..... | 24,674,036 10 | |
| Avances sur effets publics français dans les succursales... | 8,839,840 | » |
| Avances sur actions et obligations de chemins de fer..... | 16,772,900 | » |
| Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales..... | 17,384,922 | » |
| Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848..... | 70,000,000 | » |
| Escompte au trésor de bons du trésor. . . . . | 30,000,000 | » |
| Rentes de la réserve ..... | 10,000,000 | » |
| Rentes, fonds disponibles..... | 55,505,958 62 | |
| Hôtel et mobilier de la Banque | 4,000,000 | » |
| Immeubles des succursales... | 3,886,048 | » |
| Intérêts dans les comptoirs nationaux d'escompte ..... | » | » |
| Dépenses d'administration de la Banque et des succursales... | 595,436 46 | |
| Divers ..... | 1,3 4,844 66 | |
| | 950,488,723 55 | |

### PASSIF.

| | | |
|---|---|---|
| Capital de la Banque..... | 91,250,000 | » |
| Réserve de la Banque..... | 12,980,750 14 | |
| Réserve immobilière de la Banque | 4,000,000 | » |
| Billets au porteur en circulation, de la Banque..... | 468,048,700 | » |
| Billets au porteur en circulation, des succursales..... | 130,664,075 | » |
| Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales..... | 6,573,970 99 | |
| Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales... | 14,459,591 | » |
| Compte courant du Trésor créditeur ..... | 60,331,849 31 | |
| Comptes courants de Paris.... | 132,240,789 17 | |
| Comptes courants dans les succursales..... | 24,978,963 | » |
| Dividendes à payer..... | 716,194 25 | |
| Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales. | 5,284,996 96 | |
| Droits de garde. . . . . | 5,540 90 | |
| Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales | 1,289,106 12 | |
| Rentrées excédant l'évaluation des effets en souffrance..... | 75,427 66 | |
| Divers..... | 621,772 05 | |
| | 950,488,713 55 | |

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

*Le Gouverneur de la Banque,*

Comte D'ARGOUT.

## Chemin de fer de St-Rambert à Grenoble.

### STATUTS.

*(Suite.)*

Art. 35. Les convocations ordinaires et extraordinaires sont annoncées par un avis inséré trente jours au moins avant l'époque de la réunion, dans les journaux désignés en l'art. 8. Ce délai est réduit à quinze jours dans le cas d'une seconde convocation.

La réunion a lieu à Paris, au lieu désigné par la convocation.

Lorsque l'assemblée générale a pour objet de délibérer sur les propositions mentionnées en l'art. 34, les avis de convocation doivent en faire mention.

Art. 36. Les propriétaires d'actions domiciliés en France ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au siége de la Compagnie, à Paris, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Les actionnaires domiciliés à l'étranger peuvent faire le dépôt de leurs titres entre les mains des personnes qui seront désignées par le Conseil d'administration, et les certificats de dépôt, de même que les procurations, devront être déposés à Paris dans le délai ci-dessus indiqué.

Il est remis à chaque déposant une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle. Les certificats de dépôts mentionnés en l'art. 42 et les récépissés nominatifs délivrés par la Banque de France, par le Comptoir d'escompte et le Sous-Comptoir des chemins de fer, donnent droit, pour le dépôt de vingt actions ou plus, à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu trois jours au moins avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

Art. 37. L'assemblée générale est présidée par le président ou l'un des vice-présidents du Conseil d'administration, et, en cas d'empêchement, par le membre que le Conseil d'administration aura désigné à cet effet.

Les deux plus forts actionnaires présents remplissent les fonctions de scrutateurs, et, sur leur refus, les deux plus forts actionnaires après eux, jusqu'à acceptation.

Le secrétaire est désigné par le bureau.

Art. 38. L'assemblée générale entend et discute les comptes, et les approuve, s'il y a lieu; elle fixe les dividendes.

Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, de démission ou autre cause.

Elle statue sur les propositions d'acquisitions et aliénations d'immeubles, autres que ceux désignés au paragraphe 3 de l'art. 21.

Elle délibère sur les propositions qui doivent lui être soumises en exécution des présents statuts, et donne au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires.

Elle prononce, enfin, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la Société.

Art. 39. Les délibérations de l'assemblée générales sont prises à la majorité des voix des membres présents ou représentés.

La majorité doit être des deux tiers, dans le cas où les délibérations portent sur les objets spécifiés en l'art. 34.

Digitized by Google

Vingt actions donnent droit à une voix, sans que le même actionnaire puisse avoir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

Le scrutin secret a lieu lorsqu'il est réclamé par le bureau ou par dix membres au moins de l'assemblée.

Art. 40. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent les actionnaires.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau, ou au moins par la majorité d'entre eux. Les extraits de ces procès-verbaux à produire en justice sont certifiés par le président du Conseil d'administration.

Art. 41. Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée, et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute de chacun des procès-verbaux, ainsi que les pouvoirs.

Cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

## TITRE VI.

### *Intérêts, Comptes annuels, Dividendes, Fonds de réserve, Amortissement.*

Art. 42. Pendant l'exécution des travaux et jusqu'après l'achèvement de la ligne entière, il sera payé aux actionnaires un intérêt de quatre pour cent par an sur les sommes par eux versées, sauf ce qui sera déterminé pour les versements anticipés par les décisions du Conseil d'administration, ainsi qu'il a été dit art. 8.

Il sera pourvu à ce paiement :

1° Au moyen de l'intérêt afférent aux placements de fonds effectués par la Compagnie, des revenus des diverses parties de la ligne mises en exploitation, ainsi que de tous les produits accessoires de l'entreprise.

2° En cas d'insuffisance, au moyen de la garantie de l'Etat, en se conformant à l'art. 5 du cahier des charges; enfin, s'il y a lieu, par un prélèvement sur le capital social.

Art. 43. Jusqu'à l'achèvement de la ligne entière, le compte des recettes et des dépenses de l'exploitation sera arrêté et soumis, chaque année, à l'assemblée générale.

Le produit net, déduction faite de toutes les dépenses d'entretien et d'exploitation, sera employé en premier lieu à effectuer les paiements d'intérêts prévus à l'article précédent.

L'excédant, s'il y en a, sera employé jusqu'à concurrence d'un quart, à la restitution des intérêts qui auraient pu être prélevés sur le fonds social, et le surplus pourra être distribué à titre de dividende.

Art. 44. Après la mise en exploitation de la ligne entière, un inventaire général de l'actif et du passif de la Société sera dressé le 31 décembre de chaque année; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans sa réunion annuelle.

Art. 45. Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts, et généralement toutes les charges sociales.

Art. 47. Après le paiement des charges mentionnées dans l'article précédent, il est prélevé chaque année sur les bénéfices nets :

1° Une retenue destinée à constituer un fonds d'amortissement et calculée de telle sorte que le capital social soit complétement amorti cinq ans avant l'expiration de la concession;

2° Trois pour cent dudit capital destiné à servir, pour les actions amorties ou non amorties, un intérêt annuel de trois pour cent, la portion afférente aux actions amorties devant être versée au fonds d'amortissement, afin de compléter l'annuité nécessaire pour amortir la totalité du capital dans le délai ci-dessus fixé.

A défaut de ressources suffisantes, il sera pourvu, jusqu'à concurrence de trois pour cent, au paiement de cet amortissement et de cet intérêt, au moyen des sommes qui seraient dues par l'Etat, à raison de la garantie d'intérêt accordée à la Société.

Cinq pour cent au moins du produit net de l'entreprise seront affectés ensuite à la constitution d'un fonds de réserve destiné à faire face aux dépenses imprévues.

Quand ce fonds de réserve aura atteint un million, le prélèvement ci-dessus pourra être suspendu; il reprendra son cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de ce chiffre.

Dans le cas où les recettes ne seraient pas suffisantes pour assurer l'intérêt garanti par l'Etat, aux termes du décret de concession, la Compagnie devra, avant d'avoir recours à cette garantie, prélever jusqu'à due concurrence, sur le fonds de réserve, la somme nécessaire pour y faire face.

Le surplus des produits sera réparti entre toutes les actions amorties ou non amorties, sauf l'application de l'art. 7 du cahier des charges, relatif au partage, entre l'Etat et la Compagnie, de la portion des produits excédant huit pour cent du capital dépensé.

La portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions.

Art. 47. Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie de l'annuité par lui garantie, les produits nets de l'entreprise excédant trois pour cent seront, les années suivantes, exclusivement employés au remboursement des sommes par lui versées en capital et intérêts, conformément à l'art. 5 du cahier des charges.

Art. 48. Lorsque l'Etat aura été ainsi remboursé des sommes qu'il aura payées en raison de sa garantie, s'il est arrivé que, dans le cours d'une ou de plusieurs années, les actions n'aient pas reçu l'intérêt de trois pour cent, ou que le service de l'amortissement ait éprouvé quelque altération, les produits libres, destinés à être répartis à titre de dividende, seront employés jusqu'à due concurrence, et avant toute répartition de dividende, à compléter le fonds d'amortissement et l'intérêt de trois pour cent sur toutes les actions, pour les années où ce fonds et ces intérêts n'auraient été servis qu'incomplétement.

Art. 49. Le fonds d'amortissement se compose :

1° Du prélèvement annuel stipulé en l'article 47 qui précède;

2° Des intérêts afférents aux actions amorties;

3° De l'intérêt des sommes non encore employées à l'amortissement.

Ce fonds est employé chaque année jusqu'à due concurrence, à compter de l'année qui suivra la mise en exploitation de la ligne entière, au remboursement d'un nombre d'actions à déterminer comme il est dit en l'article suivant.

Art. 50. La désignation des actions à amortir a lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fait publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant les formes déterminées par le Conseil d'administration.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées sont publiés dans les journaux indiqués à l'art. 8.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement, recevront en numéraire le capital de leurs actions et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement; et, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales qui ne donnent plus droit qu'à la part proportionnelle des bénéfices mentionnés dans le dernier paragraphe à l'art. 46.

Ces actions conservent, pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées, les mêmes droits que les actions non amorties.

Art. 51. Le paiement des intérêts et des dividendes se fait aux époques et aux caisses qui seront désignées par le Conseil d'administration.

Tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années après l'époque de leur échéance, sont acquis à la Société, conformément à l'art. 2277 du Code Napoléon.

## TITRE VII.

### *Disposition générale, liquidation, contestations.*

Art. 52. Lors de la dissolution de la Société, à quelque époque et pour quelque cause qu'elle advienne, le Conseil d'administration convoque immédiatement l'assemblée générale et lui soumet un projet de liquidation.

L'assemblée détermine le mode de liquidation à suivre, et nomme, s'il y a lieu, les liquidateurs.

Art. 53. A l'expiration de la concession, toutes les valeurs provenant de la liquidation seront employées avant toute répartition aux actionnaires :

1° A mettre le chemin en état d'être livré au gouvernement, dans les conditions déterminées par le cahier des charges de la concession;

2° A compléter l'amortissement des actions, dans le cas où il resterait encore des actions non amorties, auquel cas la somme disponible serait également répartie entre lesdites actions, jusqu'à concurrence de leur montant.

Art. 54. Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la Société ou lors de sa liquidation, soit entre les actionnaires et la Société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, et à raison des affaires sociales, seront jugées par des arbitres, conformément aux art. 51 et suivants du Code de commerce.

Art. 55. Dans le cas de contestation, tout actionnaire doit faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations sont valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection a lieu, de plein droit, pour les notifications judiciaires et extrajudiciaires, au parquet du procureur impérial près le tribunal de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement comme il vient d'être dit, entraîne attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

Digitized by Google

## Emprunt de 250 millions.

### RAPPORT A L'EMPEREUR.

SIRE,

Les armements que Votre Majesté a ordonnés vont augmenter les charges du Trésor ; et, pour maintenir au budget de l'Empire l'équilibre entre les recettes et les dépenses, il est nécessaire de créer des ressources nouvelles.

Les dépenses auxquelles il faut pourvoir étant tout à fait exceptionnelles et extraordinaires, ce n'est pas à l'impôt, c'est à l'emprunt qu'il convient de recourir.

Demander à l'impôt ces ressources extraordinaires, ce serait faire peser sur le présent la charge tout entière, ce serait grever la fortune publique et privée au moment où elles ont besoin d'être ménagées, ce serait diminuer le travail et les consommations, lorsqu'au contraire il y a lieu de les favoriser.

Les demander à l'emprunt, c'est en répartir les charges sur l'avenir, c'est laisser à la paix le paiement des frais de la guerre.

Si Votre Majeste agrée la pensée de cet emprunt, j'aurai l'honneur de lui proposer d'en fixer la somme à 250 millions. Cette somme sera suffisante pour pourvoir largement aux besoins nouveaux.

La dette publique de l'Empire sera augmentée ; mais ce ne sera pour les contribuables qu'une charge légère, surtout s'ils la comparent à la réduction bien plus considérable que Votre Majesté a déjà apportée au grand-livre de la dette publique par la conversion de la reute 5 0/0.

Dans quel fonds, par quel mode l'emprunt sera-t-il contracté? Sur ce point, je crois qu'il est de l'intérêt de l'Etat que la liberté d'action de votre gouvernement ne soit pas limitée, afin que, le jour venu, et suivant les circonstances, l'Empereur puisse adopter le mode d'exécution qui sera le plus avantageux pour le Trésor.

J'ai la confiance, d'ailleurs, que l'emprunt sera très-aisément souscrit et rempli.

Quant à l'affectation à assigner à ses produits, le mieux est, je crois, de les faire servir, à titre de ressource extraordinaire, à accroître les ressources de l'exercice pendant lequel ils seront réalisés.

Si Votre Majesté veut bien approuver ces propositions, j'ai l'honneur de la prier de soumettre à l'examen du Conseil d'Etat le projet de loi suivant :

Art. 1er. Le ministre des finances est autorisé à faire inscrire sur le grand-livre de la dette publique la somme de rentes nécessaire pour produire, au taux de la négociation, un capital de deux cent cinquante millions.

Ces rentes pourront être aliénées de la manière, dans le fonds, au taux et aux conditions qui concilieront le mieux les intérêts du Trésor avec la facilité des négociations.

Un fonds d'amortissement du centième du capital nominal des rentes créées en vertu de l'autorisation qui précède sera ajouté à la dotation de la Caisse d'amortissement.

Art. 2. Les produits de l'emprunt seront affectés, à titre de ressource extraordinaire, aux besoins de l'exercice pendant lequel ils seront réalisés.

Je suis, avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble et très-obéissant serviteur,

BINEAU.

Approuvé le renvoi au Conseil d'Etat.

NAPOLÉON.

---

### PROJET DE LOI

*Portant autorisation, pour le ministre des finances, d'emprunter, une somme de 250 millions de francs.*

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Sera envoyé au Corps législatif, par notre ministre d'État, le projet de loi délibéré en Conseil d'État et portant autorisation au ministre des finances d'emprunter une somme de 250 millions de francs.

Art. 2. MM. de Parieu, président de section, Boinvilliers et Vuitry, conseillers d'État, sont chargés de soutenir la discussion de ce projet de loi devant le Corps législatif et le Sénat.

Art. 3. Notre ministre d'État est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au Palais des Tuileries, le 6 mars 1854.

*Signé*: NAPOLÉON.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

La France a suivi avec une vive sympathie les diverses phases de la question d'Orient. Elle sait tous les efforts qui ont été tentés pour conserver à l'Europe le bienfait d'une paix honorable. La guerre n'a pu être évitée.

La nécessité de soutenir par nos armes une puissance amie et dont la cause se lie intimement au maintien de l'équilibre européen, a été proclamée naguère par l'Empereur devant le Corps législatif, qui a accueilli cette déclaration avec l'expression d'un assentiment unanime.

Dans ces circonstances, le gouvernement s'est décidé à appeler immédiatement votre attention sur des nécessités financières qui sont déjà depuis quelque temps pressenties par le pays et par vous tous.

Le budget de 1854 a été réglé en équilibre ; mais il a déjà fallu parer aux conséquences de la disette en encourageant par des crédits supplémentaires le développement du travail dans les diverses parties de l'Empire et en venant au secours des établissements de bienfaisance.

Les crédits spéciaux ouverts à ce titre sur l'exercice 1854 s'élèvent environ à 10 millions.

Ces exigences inattendues ne sont rien à côté de celles que les événements extérieurs vont produire. Des armements maritimes importants, une expédition sur des plages lointaines entraîneront bientôt des dépenses qui sortent entièrement des prévisions du budget de l'exercice et du cercle ordinaire des moyens de trésorerie.

Personne ne pensera qu'il soit possible de demander à une extension considérable du chiffre actuel de la dette flottante toutes les ressources qu'exigent, dès à présent, les services de la guerre et de la marine.

L'augmentation de l'impôt n'est pas non plus une ressource applicable à des suppléments de dépense larges et prompts, comme ceux que nécessite la transition de l'état de paix à l'état de guerre.

S'adresser à ce moyen serait d'ailleurs faire peser sur le présent ce qui doit être plus naturellement la charge de l'avenir. C'est aux prospérités de la paix qu'il convient de demander la compensation des souffrances de la guerre.

L'emprunt seul peut subvenir largement et sans retard aux nécessités financières résultant d'une situation que la France n'a pas recherchée, mais devant laquelle elle ne reculera pas.

Une somme de 250 millions recueillie par cette voie est indispensable pour parer aux éventualités de tout genre qui pèsent sur l'exercice 1854.

Le gouvernement réclame de vous l'autorisation de se procurer cette ressource pour une émission de recettes suivant le mode et les conditions qui lui paraîtront les plus convenables dans l'état du crédit et sous l'influence des circonstances variables au milieu desquelles l'emprunt pourra être contracté.

Les dernières lois qui ont autorisé les opérations de cette nature ont prescrit comme obligation le mode de l'adjudication publique.

Mais à d'autres époques la législature avait remis au pouvoir exécutif la libre détermination du mode suivant lequel l'emprunt pourrait être contracté.

C'est avec cette latitude que le gouvernement vous demande de voter l'autorisation d'emprunt qui fait l'objet du projet de loi soumis aujourd'hui à vos délibérations.

En facilitant son action vous cauvegarderez les intérêts du Trésor et en même temps ceux des contribuables. Vous assurerez le succès d'une opération dont le haut et patriotique intérêt ne permet pas de rien laisser aux chances du hasard.

Il y a peu de jours, Messieurs, vous avez accueilli avec une ardente sympathie les paroles par lesquelles l'Empereur, vous faisant connaître sa politique noble et désintéressée, vous disait combien dans cette circonstance solennelle il comptait sur votre appui.

Le moment est venu pour vous de répondre à cet appel par un éclatant témoignage de confiance et de concours qui, en créant pour le Trésor les ressources dont il a besoin, ajoutera encore le poids de votre au-

Digitized by Google

torité à la justice de notre cause et à la puissances de nos armes.

Signé à la minute :

ESQUIROU DE PARIEU, *Président de section*, Rapporteur.

BOINVILLIERS, *Conseiller d'État.*

VUITRY, *Conseiller d'État.*

---

### PROJET DE LOI

*Portant autorisation pour le ministre des finances d'emprunter une somme de deux cent cinquante millions de francs.*

Art. 1. Le ministre des finances est autorisé à faire inscrire sur le grand-livre de la dette publique la somme de rentes nécessaire pour produire, au taux de la négociation, un capital de 250 millions.

Ces rentes pourront être aliénées de la manière, dans le fonds, au taux et aux conditions qui concilieront le mieux les intérêts du Trésor avec la facilité des négociations.

Un fonds d'amortissement du centième du capital nominal des rentes créées en vertu de l'autorisation qui précède sera ajouté à la dotation de la Caisse d'amortissement.

Art. 2. Les produits de l'emprunt seront affectés, à titre de ressource extraordinaire, aux besoins de l'exercice pendant lequel ils seront réalisés.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le Conseil d'État, dans sa séance du 6 mars 1854.

*Le Président du Conseil d'État,*

*Signé* : BAROCHE.

---

## JURISPRUDENCE.

### ARRÊT DE LA COUR IMPÉRIALE D'ORLÉANS

*Du 27 février 1854.*

ACCIDENT DE BEAUGENCY.

Le 19 octobre dernier, un déplorable accident avait lieu à Beaugency sur le chemin de fer d'Orléans. Le machiniste qui conduisait un train de voyageurs à grande vitesse, sans tenir compte du signal d'arrêt que lui présentait le mât de signal tourné au rouge, avait rejoint un train de marchandises qui à ce moment même démarrait de la gare, suivant la même direction que le train de voyageurs. L'infortuné machiniste fut tué sur le coup, le chauffeur qui l'accompagnait succomba quelques heures après à ses blessures, quelques voyageurs reçurent des contusions sans gravité.

A la suite d'une instruction judiciaire, quatre prévenus, savoir : le chef et le sous-chef de la gare de Tours, les chefs de gare de Blois et de Beaugency et le directeur de la Compagnie d'Orléans comme civilement responsable, ont été cités devant le Tribunal de police correctionnelle d'Orléans. Le Tribunal, tout en reconnaissant que l'accident avait eu pour cause l'imprudence du machiniste, avait décidé que les autres prévenus étaient coupables, notamment pour n'avoir pas fait usage du télégraphe électrique, et les avait condamnés chacun à six mois de prison.

Appel a été interjeté de ce jugement par tous les prévenus et par la Compagnie, condamnée comme civilement responsable.

Les moyens présentés par les appelants ont été accueillis par la Cour impériale d'Orléans, qui a rendu, le 1er mars dernier, l'arrêt dont la teneur suit, et qui consacre des principes importants sur la responsabilité des agents chargés de l'exploitation des chemins de fer.

### COUR IMPÉRIALE D'ORLÉANS

(Appels correctionnels).

*Affaire du Chemin de fer. — Accident de Beaugency. — Arrêt de la Cour. — Acquittement.*

Arrêt du 27 février. — Présidence de M. PONCHON.

La Cour impériale a prononcé hier son arrêt en ces termes :

Attendu que le train spécial de voyageurs, parti le 19 octobre dernier de Tours, à cinq heures cinquante minutes, a été, conformément aux instructions réglementaires, signalé sur toute la ligne par les trains précédents ;

Que, pendant le stationnement à Beaugency du train extraordinaire de marchandises conduit par Richard, la gare était couverte par le disque rouge du mât-signal ;

Que la négligence ou l'imprudence du mécanicien Thirion a été la cause directe de l'accident, soit que, s'étant abrité derrière le dôme de la machine, à cause de la violente bourrasque qui régnait en ce moment, il n'ait pas vu le signal d'arrêt, soit que, s'en étant aperçu, il ait été assez téméraire pour contrevenir à cet ordre ;

Attendu qu'à défaut de l'inobservation des dispositions réglementaires, il s'agit de rechercher si, de la part des agents de la Compagnie, il y a eu une faute consistant dans l'omission d'une mesure de précaution commandée par la prudence, notamment dans le non usage du télégraphe électrique, faute qui serait l'une des causes de l'accident ;

Attendu que des traités intervenus entre l'État et les Compagnies de chemins de fer d'Orléans, du Centre, de Nantes et de Bordeaux, actuellement réunis, il résulte que la concession de deux fils télégraphiques a été faite particulièrement en vue de la sécurité des voyageurs, dont, à juste titre, le gouvernement s'est préoccupé ;

Que si, en raison de certaines difficultés à résoudre, il n'est pas encore intervenu de règlement sur l'emploi du télégraphe, comme moyen d'assurer la régularité du service et la sécurité de la voie, du moins, on ne saurait contester ce qui a été reconnu à l'audience de la Cour, par le directeur même de la Compagnie, que le télégraphe électrique est un auxiliaire précieux, qui a été remis entre les mains des agents du chemin de fer, pour s'en servir avec discernement, dans l'intérêt du service, et que l'administration leur demande compte de l'usage intelligent qu'ils en font dans ce but ;

Qu'on est donc en droit d'exiger, de la part des agents, l'emploi du télégraphe toutes les fois qu'il est possible de s'en servir, et pour des cas où l'utilité en apparaît évidente à tous les yeux, d'après les règles d'une prudence ordinaire ;

Que si on se reporte aux registres où sont consignées les nombreuses dépêches télégraphiques expédiées par les agents du chemin de fer, on est amené à reconnaître que le départ des trains spéciaux de voyageurs et de marchandises, en outre des signaux réglementaires, sont, de plus, annoncés par le télégraphe, ce qui démontre que l'administration du chemin de fer a compris elle-même que cette annonce des trains extraordinaires était une mesure essentiellement utile pour garantir la sécurité de la voie, aussi bien que la régularité de l'exploitation ;

Que sous l'empire de ces considérations, il ne reste plus qu'à rechercher si, dans les faits personnels à chacun des prévenus, on rencontre des actes d'imprudence ou de négligence ;

En ce qui touche Coustis de la Rivière :

Attendu que dans la journée du 19 octobre dernier, Rouy a été chargé du service des dépêches télégraphiques, ce qui résulte, non-seulement de ses aveux et des déclarations de Coustis de la Rivière, mais encore des signatures apposées sur le registre des dépêches ; qu'ainsi Rouy, comme il le reconnaît, doit être seul responsable des négligences qui auraient pu être par lui commises dans cette partie du service ;

Qu'en effet, au regard de la loi pénale, les fautes sont personnelles, et ne sauraient réagir contre un agent supérieur, si ce n'est au point de vue administratif ;

En ce qui touche Rouy :

Attendu que lors du départ de Tours, à quatre heures cinquante minutes, du train n° 60, ordre a été donné au conducteur Pucel, dès son arrivée à Amboise, de demander des instructions à Tours par le télégraphe ; que, sur l'attaque faite, il fut répondu que ce train pouvait aller à Blois, où il attendrait le passage du train spécial partant à cinq heures cinquante minutes de Tours ;

Que Rouy, en donnant cet ordre, a omis, comme l'usage et la prudence le lui commandaient, de mentionner l'ordre de transmettre la dépêche à Blois, et que, faute d'une telle indication, le chef de gare d'Amboise ne s'est pas cru obligé à la transmettre ;

Que s'il est vrai que, par le contexte de la dépêche, cet agent, avec un peu de réflexion, aurait pu comprendre qu'il y avait utilité à en opérer la transmission aux autres postes télégraphiques pour qu'on y prît des mesures propres à assurer la sécurité de la voie, c'était à Rouy qu'il appartenait, pour prévenir une semblable méprise, de prescrire qu'on transmît à Blois la dernière partie de la dépêche ; mais qu'une telle omission ne saurait constituer une faute punissable qu'autant qu'il serait démontré d'une manière irréfragable, ce qui est resté incertain au procès, qu'elle a été l'une des causes de l'accident, et qu'à défaut d'un lien nécessaire entre cette omission et l'accident, la prévention n'est pas suffisamment justifiée ;

En ce qui touche Rolland d'Argy :

Attendu que, d'après la prévention la faute de Rolland d'Argy consisterait à n'avoir pas informé la station de Beaugency de l'heure où le train spécial était parti de Tours, dès qu'il en a eu connaissance par la dépêche d'Amboise ;

Que, pour bien apprécier la valeur de ce reproche, il convient de s'isoler des événements ultérieurs, qu'il n'était pas possible alors de prévoir, et de rechercher ce qu'en homme prudent Rolland d'Argy pouvait et devait faire en cette circonstance ;

Attendu qu'à la réception, à sept heures cinquante-quatre minutes, de la réponse d'Amboise, le premier soin du chef de gare devait être, ainsi que cela a eu lieu, de veiller à la sécurité de sa gare en faisant prendre au train 60 la voie d'évitement, mesure d'autant plus urgente qu'à sept heures, c'est-à-dire quelques minutes après, le train spécial faisait son entrée dans la gare avec une vitesse inaccoutumée ;

Que l'arrivée de ce second train nécessita, de la part de Rolland d'Argy, l'accomplissement de nouveaux devoirs ;

Attendu que, par ordre du poste d'Orléans, la station de Beaugency a été dans l'isolement à partir de sept heures, et que le chef de gare de Blois n'a eu ainsi à sa disposition, pour transmettre utilement une dépêche, que les trois minutes écoulées entre le garement du train 60 et l'arrivée du train spécial, temps à peine suffisant pour se rendre au poste télégraphique, écrire la dépêche et en opérer la transmission ;

Qu'on peut d'autant moins reprocher à Rolland d'Argy de n'avoir pas transmis de suite un avis, qu'à ce moment il ignorait encore l'heure précise de l'arrivée du train spécial et qu'il ne pouvait prévoir l'isolement du poste de Beaugency ; que dans cet état de chose, il était plus rationnel, alors surtout qu'il s'agissait d'une réponse à un renseignement par lui demandé, et non d'une dépêche portant ordre de transmission, d'attendre, suivant l'usage généralement pratiqué, l'arrivée du train, pour en aviser ensuite Beaugency avec plus de précision ;

Que ce retard s'explique encore par une avance de une heure dix-sept minutes, augmentée du temps nécessaire au parcours de Blois à Beaugency, qu'avait le train Richard sur le train spécial, et de plus par le soin qu'avait pris Rolland d'Argy de prescrire à Richard, en arrivant à Beaugency, pour le cas où on n'aurait pas reçu d'ordre, de demander à Blois des instructions ;

Attendu qu'il importe peu de rechercher si, une fois la dépêche remise par le chef de gare au station-

Digitized by Google

naire du télégraphe, des attaques incessantes pendant toute la durée de la marche du train spécial, auraient dû être pratiquées, puisqu'il est constant au procès que la communication entre les deux postes n'a pas été rétablie, et qu'ainsi ces attaques seraient demeurées sans résultat;

Qu'il n'est pas permis de rencontrer dans la conduite de Rolland d'Argy un fait d'imprévoyance qui soit la cause de l'accident;

En ce qui touche Faure:

Attendu que Faure n'a reçu aucun avis de l'heure à laquelle le train spécial passerait à Beaugency; qu'il lui avait été seulement signalé par le train express n° 10 et le train de marchandises de Richard;

Qu'en présence des contradictions qui règnent entre les dépositions des hommes d'équipe de ce train et de ceux de la gare de Beaugency, il est difficile d'admettre que Richard ait accompli d'une manière assez explicite la mission qu'on lui avait donnée, près le chef de gare de Beaugency, pour que celui-ci ait compris qu'il devait attaquer Blois, dans le cas où il n'aurait pas reçu d'avis du départ du train signalé;

Qu'en se référant uniquement aux déclarations de Richard, il est évident qu'il a existé entre lui et Faure une méprise fâcheuse qui aurait été facilement évitée si Richard eût donné des explications plus précises;

Qu'en effet, on a lieu de s'étonner que, lorsque Faure lui disait qu'il avait encore 35 minutes pour aller se garer à Mung, du train Pucel n° 60, Richard ne lui aurait pas fait remarquer qu'il s'agissait, non du train Pucel, mais d'un train spécial de voyageurs par lui signalé, qui, d'un moment à l'autre, pouvait arriver, et qu'il n'ait pas insisté pour que Faure, d'après les instructions données à Blois, consultât cette gare;

Qu'il n'est pas possible d'admettre que Faure soit allé à son télégraphe pour savoir s'il y avait quelque chose de nouveau, et qu'il soit revenu en disant: *Je viens de le demander, on m'a répondu de Blois*, puisqu'à ce moment Faure avait interrompu la communication avec cette station, qui, dès lors, n'avait rien pu lui transmettre;

Attendu qu'étant sans avis du passage prochain du train spécial, obligé par son devoir à faire partir le train de marchandises qu'il ne pouvait retenir qu'en cas de nécessité à lui démontrée, et d'un autre côté, tenu à observer l'isolement qui lui avait été prescrit, Faure, après avoir couvert sa gare, au moyen de signaux ordinaires, devait se croire en sûreté et n'avoir pas lieu de penser qu'il fût nécessaire dans de telles circonstances ou de faire garer le train Richard ou de provoquer des explications de la gare de Blois, en établissant la communication interrompue;

Que s'il n'a pas pris soin, à l'expiration du temps fixé, c'est-à-dire 7 heures 20, de remettre son télégraphe en communication avec Blois et Orléans, ce fait est sans importance au procès, puisque d'une part, il est constant que Blois à ce moment n'a pas réitéré ses attaques, et que d'autre part s'il eût reçu un avis de l'arrivée du train spécial, le temps lui aurait manqué pour faire garer Richard, qui aurait été pris en écharpe, auquel cas l'accident eût été bien plus grave;

Attendu que, de tout ce qui précède, il résulte que les prévenus se sont conformés à toutes les dispositions réglementaires prescrites aux agents de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans; que s'il y a eu lieu de regretter qu'il n'ait pas été fait, dans la journée du 19 octobre, un usage plus complet et plus efficace de la télégraphie électrique, et que, pour des causes sans importance, des postes soient aussi souvent placés dans l'isolement, il n'est cependant pas permis de reprocher aux prévenus aucun acte de négligence ou d'imprudence qui puisse être considéré comme étant l'une des causes directes et nécessaires de l'accident; que c'est donc à tort que les premiers juges les ont déclarés coupables du délit d'homicide par imprudence;

Par ces motifs, la Cour, statuant sur l'appel interjeté par les prévenus, dit qu'il a été mal jugé; réformant, et faisant ce que les premiers juges auraient dû faire, déclare Cousin de la Rivière, Rouy, Rolland d'Argy et Faure, acquittés de la plainte portée contre eux, dont ils sont renvoyés, sans dépens, ainsi que Didion, partie civile responsable.

---

## TRIBUNAL DE COMMERCE DE LA SEINE.

Présidence de M. Audiffred.

*Audience du 2 mars.*

**CHEMINS DE FER. — TRANSPORT DE MARCHANDISES. — LETTRE DE VOITURE.—LIVRAISON.**

*Une Compagnie de chemin de fer ne peut refuser la livraison de la marchandise au destinataire qui a payé la lettre de voiture, sous le prétexte que celui-ci ne représente pas la lettre de voiture. Il suffit que l'identité du destinataire ne soit pas mise en question pour que le chemin de fer soit tenu de lui faire la livraison.*

Le 14 janvier dernier, le chemin de fer de Paris à Lyon a reçu à la gare de Beaune, de M. de la Maillauderie, trente-cinq pièces de vin, à destination de M. Laffineur-Roussel, à Hercy, et livrables en gare. Ces pièces sont arrivées le 17 janvier, et le destinataire fut invité à en prendre livraison. Le 24 janvier, M. Laffineur-Roussel fit retirer la lettre de voiture et paya le prix du transport. Quelques jours après, des voituriers se présentèrent à la gare, munis de l'autorisation de M. Laffineur-Roussel, pour enlever les trente-cinq pièces; mais la Compagnie du chemin de fer refusa de les livrer, parce que les voituriers n'étaient pas porteurs de la lettre de voiture.

Après avoir fait constater le refus de la Compagnie par un procès-verbal d'huissier, M. Laffineur Roussel fit assigner la Compagnie en paiement de la somme de 7,000 fr, prix des trente-cinq pièces de vin.

La Compagnie répondait à cette demande que la marchandise voyage accompagnée d'un titre (la lettre de voiture) indiquant sa nature, son poids, sa marque, enfin tous les renseignements propres à la faire reconnaître; qu'avec cette pièce la remise au destinataire est facile, et, si des contestations s'élèvent, on peut voir si elles sont fondées; que, sans la lettre de voiture, il devient impossible de reconnaître l'identité de la marchandise, et que prétendre que sa production est inutile, c'est exposer les Compagnies de chemins de fer et les destinataires eux-mêmes à toutes sortes de mécomptes et de difficultés; qu'enfin cette production était encore nécessaire pour s'assurer que le destinataire est toujours propriétaire de la marchandise, qu'il n'a pas vendu à un tiers en lui transmettant la lettre de voiture.

Le tribunal, après avoir entendu Me Petitjean, agréé de M. Laffineur-Roussel, et Me Vanier, agréé du chemin de fer de Lyon, a rendu le jugement suivant:

» Attendu que les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de Lyon refusent la livraison de trente-cinq pièces de vin qui leur est réclamée par le destinataire par le motif que la lettre de voiture, qu'il a cependant déjà acquittée, ne leur est pas représentée;

» Attendu qu'ils font offre d'opérer la livraison sur la représentation de ladite lettre;

» Attendu que les défendeurs, en se chargeant de transporter les vins dont s'agit, ont pris, par ce fait, l'engagement de les remettre au destinataire; que cet engagement ne saurait souffrir d'autre retard que celui nécessaire à faire constater, en cas de doute, l'identité de la personne de celui-ci au moment de la livraison;

» Attendu que l'identité de la personne du demandeur n'est pas mise en doute par la Compagnie; que la représentation de la lettre de voiture n'a sous ce rapport, dans l'espèce dont s'agit, aucun intérêt spécial; que la Compagnie est donc sans droit pour subordonner la livraison à la représentation de ladite lettre de voiture; qu'il s'ensuit que ses offres sont insuffisantes, et qu'elle doit être tenue de livrer les marchandises dont s'agit à Laffinour-Roussel, sans conditions, dans les termes de la demande;

» Sur la demande en 1000 fr. de dommages-intérêts:

» Attendu qu'il est constant que le demandeur a fait réclamer ses vins par des voituriers qu'il avait retenus à cet effet; qu'il lui est dû, pour les frais faits dans cette circonstance, une réparation que le tribunal, avec les éléments d'appréciation qu'il possède, fixe à 50 fr.;

» Sur la demande en paiement de 7,000 fr., prix des vins retenus par la Compagnie:

» Attendu qu'il n'y a pas lieu à faire droit, quant à présent, à ce chef de demande;

» Par ces motifs,

» Condamne la Compagnie du chemin de fer de Lyon à livrer à Laffineur-Roussel, dans les trois jours de la signification du présent jugement, les trente-cinq pièces de vin dont s'agit, sinon la condamne, dès à présent, à lui payer la somme de 20 fr. par chaque jour de retard;

» Condamne, en outre, la Compagnie à payer au demandeur 50 fr. à titre de dommages-intérêts;

» Dit qu'il n'y a pas lieu de faire droit à la demande en paiement du prix des vins;

» Condamne la Compagnie défenderesse aux dépens. »

---

## COUR IMPÉRIALE DE ROUEN.

**Audience solennelle du 2 mars 1854.**

*Affaire de la Compagnie du chemin de fer du Nord contre le sieur Guérin.*

Nous publions le texte d'un nouvel arrêt rendu par la Cour impériale de Rouen dans la question du groupage des articles de messagerie et de valeur. (Affaire du sieur Guérin contre la Compagnie du Nord.)

Cet arrêt reproduit le système déjà adopté par la Cour de cassation dans la même affaire.

Il déclare le tarif spécial des articles de messagerie non applicable aux paquets ou colis pesant isolément moins de 50 kilogrammes, lorsqu'au lieu d'être présentés isolément, ces articles sont réunis et renfermés dans un sac pesant plus de 50 kilogrammes.

La Cour de Rouen s'est abstenue d'ailleurs, comme la Cour de cassation l'avait fait, de rien préjuger sur la question du groupage découvert qui est engagée dans le procès des Messageries impériales et générales contre les Compagnies d'Orléans et de Strasbourg.

Quant au droit dénié par les messagistes aux Compagnies de chemins de fer d'exiger l'ouverture des paquets ou colis, pour vérifier l'exactitude de leurs déclarations, ce droit, qui a toujours été reconnu par l'administration, n'est pas non plus mis en doute par l'arrêt de Rouen.

La question, telle qu'elle a été posée par M. le procureur général Daviel dans ses conclusions conformes, s'est trouvée réduite aux termes suivants:

» Le sieur Guérin, en formant avec des petits paquets pesant isolément moins de 50

Digitized by Google

» kil., un gros paquet pesant plus de 50 kil., a » peut-être tourné la loi ; — mais en matière » fiscale, il est permis de tourner la loi et de « passer par toutes les issues qu'elle n'a pas » pris soin de fermer. »

Ce résonnement et les exemples dont il a été appuyé permettent de penser que le résultat eût été tout autre si le ministère public et la Cour avaient eu à se prononcer sur la question suivante, que les messagistes ont éludée jusqu'ici, mais qu'ils ne pourront pas éluder toujours :

Un tarif spécial étant autorisé par la loi, approuvé par l'administration et appliqué par la Compagnie avec ce titre officiel : *Tarif pour le transport des articles de messagerie*; ce tarif doit-il ou ne doit-il pas être appliqué quand des articles spécifiés articles de messagerie sont remis au chemin de fer par des entrepreneurs ou commissionnaires de messagerie, quand il n'y a pas de sac qui empêche de voir que ce sont véritablement des articles de messagerie?

Parties ouïes et M. le procureur général en ses conclusions;

Statuant sur le renvoi, et, par suite de la cassation de l'arrêt rendu par la Cour impériale d'Amiens, le 24 janvier 1852;

Attendu, en fait, que les objets divers expédiés par Guérin, messagiste, pour le compte de ses commettants, se trouvaient tous réunis sous une même enveloppe et composaient un seul ballot dont le poids excédait 50 kilogrammes; que, dès-lors, le droit dû pour le transport de ce ballot est exclusivement régi par l'article 41 du cahier des charges, et ne rentre en aucune manière sous l'application du tarif spécial autorisé par l'art. 45;

La Cour, en recevant Guérin incidemment demandeur, joint sa demande incidente à l'appel, et, faisant droit sur le tout, met l'appellation à néant, confirme le jugement dont est appel au chef sur lequel l'arrêt de la Cour d'Amiens a été cassé; ordonne que le jugement, sur ce chef, sortira effet; donne acte à Guérin de ses réserves à se pourvoir par action principale pour les causes énoncées en ses conclusions; donne acte à la Compagnie du chemin de fer du Nord de ses réserves contraires; condamne ladite Compagnie du Nord en tous les dépens, y compris ceux de l'arrêt cassé. Les dépens faits de la Cour impériale de Rouen sont taxés à la somme de.....

## Chemin de fer de l'Est.

### ORDONNANCE

*Concernant les Passages à niveau dans la traversée du département de la Seine.*

Paris, le 6 février 1854.

NOUS, PRÉFET DE POLICE,

Vu l'arrêté de M. le ministre des travaux publics, en date du 21 mars 1853, qui divise en cinq catégories les passages à niveau des chemins de fer de l'Est, et détermine les conditions de service pour chacune de ces catégories;

Vu notamment l'article 7 dudit arrêté, ainsi conçu : « Les passages à niveau seront classés, » conformément aux dispositions qui précè- » dent, par un arrêté pris par chaque préfet » dans son département, sur les propositions » de la Compagnie et sur l'avis de l'ingénieur » en chef du contrôle. Cet arrêté prescrira » toutes les mesures nécessaires pour assurer » la régularité et la sécurité du service des » barrières : il fixera les conditions d'éclairage » des passages à niveau; »

Vu l'article 4 de la loi du 15 juillet 1845;

Vu l'article 4 de l'ordonnance réglementaire du 15 novembre 1846;

Vu l'article 45 du cahier des charges pour l'adjudication, annexé à la loi du 19 juillet 1845 relative aux chemins de fer de l'Est;

Vu l'adjudication passée le 25 novembre 1845 pour la concession des chemins de fer de l'Est, et l'ordonnance royale du 27 du même mois portant approbation de cette adjudication;

Vu l'article 2 de l'arrêté de M. le ministre des travaux publics, du 15 avril 1850;

Vu les propositions, portant la date du 30 juin, fournies fin juillet dernier par la Compagnie concessionnaire;

Vu les rapports de MM. les ingénieurs du contrôle et de la surveillance administrative des chemins de fer de l'Est, en date du 6 octobre dernier;

Considérant qu'il importe à la sécurité de la circulation comme au développement des diverses industries, que les conditions de service des barrières de passages à niveau soient bien définies,

Ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Les passages à niveau des chemins de fer de l'Est, compris dans la traversée du département de la Seine, seront partagés, jusqu'à décision contraire, en deux catégories, ainsi qu'il est indiqué au tableau ci-dessous.

| Numéros d'ordre dans le département. | Désignation par commune. | Distances de l'origine du chemin de fer. | Catégories. |
|---|---|---|---|
| | | k. | |
| 1 | Pantin, | 4 326 | 1 |
| 2 | Noisy-le-Sec, n° 1, | 7 479 | 2 |
| 3 | Id. n° 2, | 8 961 | 2 |
| 4 | Bondy, | 10 196 | 2 |
| 5 | Villemomble, | 12 715 | 2 |

Art. 2. Le passage unique de la première catégorie, établi sur la route départementale n° 21, sera gardé le jour et la nuit par des gardiens à poste fixe, qui pourront être chargés d'une surveillance s'étendant à 327 mètres vers Paris et 673 mètres vers Strasbourg.

Les barrières du passage à niveau pourront être laissées habituellement ouvertes le jour, et le gardien les fermera à clef lorsqu'un train sera en vue ou attendu.

Le jour, lorsqu'il s'absentera pour parcourir son cantonnement, il sera suppléé par sa femme, mais il devra être revenu à son poste au moment du passage des trains.

La nuit, il fermera les barrières pendant ses tournées, qui seront combinées de manière à ne pas gêner la circulation; il devra également être présent à la barrière au moment du passage des trains.

Art. 3. Les quatre passages à niveau de la deuxième catégorie, tous pourvus de maisons de garde, seront surveillés chacun par un gardien qui pourra être suppléé, pendant le jour, par sa femme.

Les barrières seront habituellement fermées pendant le jour, et ouvertes à toute réquisition du public, à moins qu'un train ne soit en vue ou attendu.

Pendant la nuit, les barrières resteront également fermées, et le gardien devra se lever pour les ouvrir à toute réquisition du public.

Art. 4. Des passages pour piétons pourront être juxta-posés aux passages à niveau pour voitures; ils seront pourvus de tourniquets et autres appareils propres à empêcher l'introduction sur la voie du gros bétail.

Ils seront sous la surveillance des gardes des barrières adjacentes.

Art. 5. Le passage à niveau de la première catégorie sera éclairé par deux feux pendant toute la nuit.

Les passages à niveau de la deuxième catégorie seront éclairés par un feu toute la nuit.

Art. 6. La présente ordonnance sera notifiée à la compagnie concessionnaire.

Elle sera imprimée et affichée.

Les ingénieurs et agents des ponts et chaussées, spécialement préposés au service des chemins de fer de l'Est, ainsi que les autres fonctionnaires dénommés en l'article 23 de la loi du 15 juillet 1845, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, d'assurer l'exécution de ladite ordonnance, qui sera soumise à l'approbation de M. le ministre des travaux publics.

*Le Préfet de police,*

PIETRI.

Par le préfet,

*Le Secrétaire général,*

A. DE SAULXURE.

Approuvé par M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, le 14 février 1854.

### ORDONNANCE

*Qui fixe un tarif spécial pour le transport des bois à brûler et des matériaux de construction, expédiés de certaines stations sur la gare de la Villette.*

Paris, le 10 février 1854.

NOUS, PRÉFET DE POLICE,

Vu : 1° la loi du 19 juillet 1845 qui autorise la concession du chemin de fer de Paris à Strasbourg, avec embranchement sur Metz et la frontière de Prusse vers Saarbruck; ensemble le cahier des charges coté B, annexé à cette loi;

2° L'ordonnance royale homologative de l'adjudication de la concession dudit chemin de fer, en date du 27 novembre de la même année;

3° L'ordonnance de police du 18 octobre 1852, qui fixe des tarifs pour les transports de toute nature sur les lignes désignées ci-dessus;

4° La décision ministérielle du 21 janvier dernier, homologative d'un tarif spécial et réduit que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg a proposé d'appliquer au transport des bois à brûler et des matériaux de construction, par wagon complet de 5,000 kilogrammes, expédiés de certaines stations et dirigés sur la gare de la Villette;

Considérant qu'il y a lieu de rendre exécutoire, dans le ressort de la préfecture de police, la décision ministérielle précitée,

Ordonnons ce qui suit :

#### § 1er. — *Prix de transport.*

Article premier. La Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg est autorisée à percevoir les prix indiqués au tarif ci-dessous, pour le transport des bois à brûler, bois de construction, bois en grume, briques, moellons, pavés, pierres à bâtir, pierres brutes, pierres à macadam, sciages et tuiles, par wagons complets de 5,000 à 8,000 kilogrammes, expédiés des stations de Strasbourg, Saverne, Lützelbourg, Sarrebourg, Héming, Avricourt, Lunéville, et dirigés sur la gare de la Villette (sans garantie de la part de la Compagnie en ce qui concerne les pertes et avaries.)

*Tarif par tonne de 1,000 kilogrammes, non compris les frais de chargement et déchargement.*

Station de destination : LA VILLETTE.

Digitized by Google

| Stations d'expéd. | Distances. | Prix de transport. |
|---|---|---|
| Strasbourg | 501 kil. | 17 fr. 55 c. |
| Saverne | 457 | 16 » |
| Lutzelbourg | 447 | 15 65 |
| Sarrebourg | 431 | 15 10 |
| Héming | 422 | 14 80 |
| Avricourt | 409 | 14 35 |
| Lunéville | 384 | 13 45 |

§ 2. — *Conditions de transport.*

Art. 2. Ce tarif spécial n'est applicable qu'au départ des stations désignées, et seulement en destination de Paris (gare de la Villette).

Conformément aux dispositions du § 5 de l'art. 75 du cahier des charges, la Compagnie ne sera tenue d'expédier les marchandises dénommées au présent tarif que dans les quinze jours qui en suivront la remise.

Les expéditions qui ne seront pas effectuées par chargement d'au moins 5,000 kilogrammes par wagon, sont soumises au tarif ordinaire des transports à petite vitesse ; toutefois, les expéditeurs qui voudront expédier une quantité des marchandises désignées, inférieure à un chargement de 5,000 kilogrammes au moins par wagon, peuvent jouir des conditions de ce tarif réduit, mais en payant une taxe calculée sur un poids minimum de 5,000 kilogrammes par wagon.

Les bois composant le chargement des wagons ne pourront excéder une longueur de 6 mètres.

§ 3. — *Enregistrement.*

Art. 3. La Compagnie perçoit un droit de 10 centimes pour l'enregistrement de toute expédition.

§ 4. — *Chargement et déchargement.*

Art. 4. Les wagons donnés en location à des tarifs spéciaux réduits doivent être chargés par les expéditeurs dans les vingt-quatre heures après la mise à leur disposition, et déchargés par les destinataires dans les vingt-quatre heures après leur arrivée.

Tout chargement laissé incomplet après le délai ci-dessus indiqué sera expédié, soit comme chargement complet, au prix du tarif réduit, soit comme expédition ordinaire, au prix du tatif général.

Le destinataire prendra livraison de la marchandise sur l'avis qui lui sera donné par la Compagnie. Le déchargement et l'enlèvement devront être terminés dans les vingt-quatre heures qui suivront la réception de cet avis, faute de quoi la Compagnie pourra opérer le déchargement de la marchandise et la faire déposer dans un lieu public, aux frais de qui il appartiendra.

Dans tous les cas, et jusqu'à ce que l'enlèvement soit achevé, il sera perçu un droit de magasinage qui, pour ces transports spéciaux, est fixé à 1 fr. par 1,000 kilogrammes et par jour.

S'il arrivait que la Compagnie dût faire le chargement ou le déchargement, elle percevrait 50 c. par 1,000 kilogrammes et par chaque opération.

§ 5. — *Pesage.*

Art. 5. Au départ, le pesage dans les stations, pour constater le poids de la marchandise à expédier, ne donne lieu à aucun frais.

Pour tout wagon qui, sur la demande spéciale des expéditeurs ou destinataires, sera soumis à un pesage spécial, la Compagnie percevra un droit de 15 c. par fraction indivisible de 100 kilogrammes et par chaque pesage.

§ 6. — *Dispositions générales.*

Art. 4. Les tarifs antérieurs, applicables aux transports des marchandises désignées en l'art. 1er ci-dessus, continueront de recevoir leur exécution en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions qui précèdent.

Art. 6. La présente ordonnance sera notifiée à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg.

Elle sera imprimée et affichée.

Les fonctionnaires et agents spécialement préposés à la surveillance des chemins de fer de l'Est sont chargés d'en assurer l'exécution.

*Le Préfet de police,*
PIÉTRI.

Par le Préfet :
*Le Secrétaire général.*
A. DE SAULXURE.

## Chemin de fer de Paris à Orléans

ORDONNANCE

*Qui fixe des tarifs spéciaux pour le transport des essences de térébenthine, des vins en fûts et des plâtres et engrais.*

Paris, le 14 février 1854.

NOUS, PRÉFET DE POLICE,

Vu : 1° la loi du 7 juillet 1838 qui autorise l'établissement d'un chemin de fer de Paris à Orléans et la loi du 15 juillet 1840 relative au même chemin ; ensemble le cahier des charges annexé à cette dernière loi ;

2° La loi du 26 juillet 1844 autorisant l'établissement d'un chemin de fer d'Orléans à Bordeaux ;

3° La loi en date du même jour concernant le chemin de fer du Centre ; ensemble le cahier des charges annexé à cette loi et l'ordonnance royale du 24 octobre suivant, approbative de la concession dudit chemin de fer ;

4° Le décret du 27 mars 1852 relatif à la réunion en une seule concession du chemin de fer de Paris à Orléans et des lignes qui y aboutissent ;

5° Les tarifs en vigueur pour le transport des marchandises à la petite vitesse sur les lignes désignées ci-dessus ;

6° La décision ministérielle du 5 janvier dernier, homologative des propositions présentées par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, et ayant pour objet des tarifs spéciaux pour le transport des diverses marchandises ;

Considérant qu'il y a lieu de rendre exécutoire, dans le ressort de la préfecture de police, la décision ministérielle sus-visée,

Ordonnons ce qui suit :

§ 1er. — *Transport des essences de térebenthine.*

Article premier. Les essences de térébenthine en fûts, comprises dans les marchandises soumises au tarif de 2e classe, seront transportées au prix du tarif des marchandises de 3e classe.

(Tarif n° 8 des tableaux placés à la suite de notre ordonnance du 20 juillet dernier.)

§ 2. — *Transport des vins en fûts sur la section d'Orléans à Paris.*

Art. 2. — Les vins en fûts transportés sur la section d'Orléans à Paris seront taxés sur ladite section, dans un sens comme dans l'autre, conformément au tarif de 3e classe.

(Même tarif que ci-dessus.)

§ 3. — *Transport des plâtres et engrais.*

Art. 3.—Les plâtres crus ou cuits, en pierre ou en poudre, et les engrais naturels ou fabriqués, en sacs ou en barils, expédiés de Paris par wagons complets, pour les stations du chemin de fer situées au-delà d'Apremont-le-Guétin, d'une part, et de Poitiers d'autre part, seront taxés ainsi qu'il suit, de gare en gare, frais de chargement et de déchargement compris :

| | |
|---|---|
| De Paris à Apremont-le-Guétin, par 1,000 kilog. | 12 f. 85 c. |
| Depuis Apremont-le-Guétin jusqu'à la station destinataire, par tonne et par kilomètre. | 0 035 |
| De Paris à Poitiers, par 1,000 kilog. | 13 08 |
| Depuis Poitiers jusqu'à la station destinataire, par tonne et par kilomètre. | 0 035 |

Les expéditions de plâtres et engrais, par wagons complets, partant d'un autre point que Paris, continueront d'être taxées à raison de 0 fr. 05,75 par tonne de 1,000 kilogrammes et par kilomètre, plus 1 fr. 50 c. pour frais de chargement et de déchargement, pourvu que le parcours sur le chemin de fer soit de 50 kilomètres au moins.

Les expéditions qui devront parcourir moins de 50 kilomètres seront taxées au tarif de la 3e classe, si mieux n'aiment les expéditeurs payer comme pour 50 kilomètres au tarif réduit ci-dessus.

§ 4. — *Dispositions générales.*

Art. 4. — Les tarifs généraux et spéciaux de la Compagnie, actuellement perçus pour le transport des essences de térébenthine, vins en fûts, plâtres et engrais, continueront d'être applicables à toutes les expéditions qui ne seront pas dans les conditions des tarifs spéciaux ci-dessus.

Art. 5. — La présente ordonnance sera notifiée à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans et prolongements.

Elle sera imprimée et affichée.

Les fonctionnaires et agents spécialement préposés à la surveillance du chemin de fer d'Orléans sont chargés d'en assurer l'exécution.

*Le Préfet de police,*
PIÉTRI.

Par le préfet,
*Le Secrétaire général*
A. DE SAULXURE.

## Chemin de fer de Rouen.

Le public est appelé à souscrire, au siége de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, rue d'Amsterdam, n° 11, à l'emprunt de 18 millions émis par cette Compagnie.

Les obligations émises à 1,000 fr. sont remboursables à 1,250 fr. et produisent un intérêt de 50 fr. par an.

## Forges.

SAINT-DIZIER, 2 MARS.

Le prix des ventes a été de 155 fr., quelques producteurs tiennent à 160 fr. sans trouver placement.

Les fontes noires se maintiennent toujours bien ; elles se raisonnent facilement à 192 fr. 50. Nous apprenons que des usines commencent à s'occuper de cette fabrication, qui offre de l'avantage.

On nous écrit : « Les producteurs de fers battus et d'essieux, réunis le 23 février à Joinville, ont arrêté que les prix seraient tenus fer-

Digitized by Google

mes ; cette décision a été d'autant plus facile à prendre, que les commandes sont assez nombreuses. »

Nous avons à constater, en effet, un peu de reprise dans la demande des fers battus ; quelques forges ont reçu des échantillons de fabrication pour un mois.

Les fers battus au bois, bien que demandés depuis leur mouvement en baisse, ne se relèvent pas encore ; les fabricants préfèrent les vendre 335 fr., prix des fers à la houille, que de s'exposer à chômer par suite de prétentions qui ne seraient pas écoutées.

Sur les fers laminés, la demande se maintient régulière à 325 fr. ; on a pu nous citer passablement d'affaires.

On a ressenti une légère amélioration pour le placement du fil de fer fin, aux mêmes conditions que précédemment, 70 fr. les 100 kil. Le fil quincaillier a été vendu à 4 fr. 40 c. la botte.

PARIS.

La position n'a pas sensiblement changé ; la physionomie des cours est, par continuation, calme.

La cote des métaux n'a pas éprouvé de variations. Le cuivre est tenu à des prix plus faibles, mais sans baisse prononcée. L'étain n'est plus tenu aussi fermement ; il est même menacé de baisse.

L'accroissement du stock des métaux dans les divers entrepôts augmente toujours dans des proportions énormes. Dans les Docks-Napoléon (division du Marais) le chiffre des métaux, au 14 février, était de 2,020,581 kil. ; augmentation, depuis huit jours, de 139,159 kil. — L'accroissement a porté aussi sur les fontes : l'augmentation du 7 au 14 février a été de 152,743 kil. ; sur les fers, il y a une augmentation de 23,773 kil.

O. SAUPIQUE.

## MARCHÉS ÉTRANGERS.

### Prix des fers en Angleterre.

Londres, 25 février :

Le marché subit de nombreuses fluctuations, sans pourtant que les prix s'écartent beaucoup ; les cours auxquels on a opéré sont de 95 à 97 fr. La demande des fers s'est un peu ralentie, ce qui est dû probablement au premier effet qu'ont produit les armements de l'Angleterre contre la Russie.

Les avis de Glasgow sont également insignifiants. La situation y est sans changements. La fonte, numéros mélangés, est cotée par continuation 96 fr. 75.

### Prix des fers et charbons en Belgique.

Liége, 25 février :

La situation de notre marché de fer et de fonte est absolument la même qu'il y a huit jours, et les prix sont fermes sans variations.

L'extraction du charbon répond aujourd'hui aux besoins des consommateurs, mais pas au delà ; il s'ensuit que les prix se maintiennent avec beaucoup de fermeté.

Toujours la même activité dans nos usines occupées à l'exécution des nombreux engagements contractés jusqu'à ce jour et qui leur assurent encore de l'ouvrage pour longtemps.

Quoiqu'il n'y ait pas de marchés importants à citer, il est bon de remarquer que nos usines reçoivent chaque jour des commandes en fers marchands et tôle pour les besoins courants et le rapprovisionnement des magasins du pays qui viennent s'ajouter à la masse. Ces affaires se traitent aux prix cotés précédemment.

Charleroi, 26 février :

*Fontes et fers.* — Les affaires sont toujours importantes pour le pays et l'étranger. Nous pouvons encore signaler plusieurs marchés de fonte affinage à 42 fr. les 100 kil., et d'autres qui sont en voie de négociations. La fonte moulage se vend bien et se présente en quantité suffisante pour la consommation intérieure Les prix ne varient pas à fr. 17, 16, 15 et 14, suivant les numéros. Les fers en barres se maintiennent de même à fr. 27, 25 et 23 les n^os^ 1, 2 et 3.

Nos chemins de fer en exécution contribuent pour une forte part à l'écoulement de notre production ; et, indépendamment de ce débouché sur place, la demande de l'étranger, qui ne se ralentit pas, vient de son côté encore concourir à faire à notre métallurgie une situation prospère.

Une grande émulation règne en ce moment parmi nos directeurs d'établissements métallurgiques, pour obtenir, à l'aide de procédés ingénieux, des prix de revient qui leur permettent de combattre la concurrence dont ils sont menacés. Nous ne saurions trop les féliciter de ces louables efforts.

*Charbons.* — Nous avons en ce moment peu de charbons aux rivages, mais, en revanche, des amas considérables aux carreaux des fosses, par suite du mauvais état des routes, qui rend les charrois lents et difficiles. Aussitôt que cet inconvénient aura disparu, les chargements reprendront avec une nouvelle vigueur, car il y a des ordres considérables à remplir. Les prix se soutiennent avec fermeté, par la raison qu'il y a peu à vendre. Nos charbonniers ont le mérite de ne pas abuser de la situation avantageuse de leur industrie.

*Fret.* — Sans variation. Pour Paris, 12 fr. ; Rouen, 13 fr. 50 ; Amiens et Reims, 9 fr. Pour la Belgique, il paraît vouloir revenir à son état normal. Les derniers contrats ont été passés, pour Bruxelles, à 4 fr. 25.

*(L'Ancre, de Saint-Dizier.)*

### Compagnie du chemin de fer d'Orléans.

Le directeur a l'honneur d'informer MM. les actionnaires que le dépôt préalable des coupons ou certificats nominatifs, accompagné de bordereaux, sera, comme d'ordinaire, reçu, dès le 15 courant, à la caisse centrale, rue de la Chaussée d'Antin, 11, pour le paiement du 1^er^ avril 1854. (Solde du dividende de l'exercice 1853,)

*Le Directeur de la Compagnie,*
C. DIDION.

### Correspondance.

M. B., à Paris. — N° 1, au cours actuel, vous pouvez y entrer. — N° 2, environ 45 à 50 fr — N° 3, évidemment, puisqu'elles atteignent une frontière.

M. B. M., à Beauregard. — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N° 3, l'intérêt à 1 0/0 au dessus du taux de la Banque, qui, aujourd'hui, est à 5 0/0. — N° 4, oui. — N° 5, à peu près. — N° 6, cet arbitrage donnera des résultats médiocres, mais il ne peut guère être fâcheux. — N^os^ 7 et 8, Est nouveaux et anciens, Orléans, Midi, Nord, Lyon.

M. P. F., à Limoges — N^os^ 1 et 2, l'arbitrage est excellent ; l'un a beaucoup plus de chances de hausse que l'autre. — N^os^ 3, 4, 5, 6 et 7, toutes ces valeurs sont excellentes aux cours actuels, et comme placement, il faut garder. — N° 8, non. — N° 9, vous aurez, il est vrai, plus de chances d'accroissement de capital, mais aussi plus de chances fâcheuses. — N° 10, attendez. — N° 11, la fusion sera consommée dans peu de jours, et tout se fera avec l'échange des titres.

M. J. V. T., à Rennes. — N° 1, oui. — N° 2, c'est indifférent. — N° 3, en juillet et janvier, l'intérêt à 5 0/0 ; en avril le dividende. — N° 4, pas beaucoup. — N° 5, conservez et attendez. — N° 6, oui, mais pour de petites quantités. — N° 7, bien médiocre ; il n'est pas encore fixé.

M. C., à Richecourt. — Oui.

M. A. R., à Charleston. — N° 1, environ 15 à 18 0/0. — N° 2, juillet, janvier, 5 0/0 ; avril, le dividende. — N° 3, vendez. — N° 4, conservez. — N° 5, excellent. — N° 6, valeur de placement, mais peu d'avenir.

M. Ch. Ch., à N. — N° 1, oui, comme placement ; non, comme spéculation. — N° 2, Orléans, Lyon, Strasbourg, Nord, Midi.

M. F. P. — N° 1, la Compagnie s'y oppose avec raison. — N° 2, vous êtes sans droits. — N° 3, sous ce rapport vous êtes fondé.

M. M., rue d'Anjou-Saint-Honoré. — Orléans.

M. E. G., à Nancy. — N° 1, le 1^er^ avril. — N° 2, depuis la réunion des chemins, les recettes sont cumulées, et nous attendons que la Compagnie reconstituée nous fasse parvenir les recettes ; nous espérons les donner dans un de nos prochains numéros.

M. XXX. — N° 1, oui. — N° 2, Orléans, Strasbourg, Lyon, Nord, Midi. — N° 3, oui. — N° 4, oui.

M. C., à Ribemont — N° 1, non. — N° 2, pas attendre aussi longtemps pour revendre. — N° 3, dans deux ans. — N° 4, c'est trop incertain pour pouvoir être apprécié à si longue distance. — N° 5, l'un ou l'autre également ou à peu près. — N° 6, oui, avec l'abonnement d'un an. — N° 7, le premier comme placement, le second comme spéculation à très-courte échéance.

M. S. B. — N° 1, vendez. — N° 2, achetez. — N° 3, oui. — N° 4, non. — N° 5, jamais. — N° 6, sans avenir.

M. L., à N. — N° 1, non. — N° 2, ceci n'est pas encore appréciable. — N° 3, 500 fr. — N° 4, environ 400 à 450 fr. — N° 5, 45 à 50 fr. — N° 6, l'exploitation est trop éloignée pour pouvoir en juger l'importance.

M. de R. — Vous n'aviez aucun droit à cette répartition, et le banquier est fondé. — Votre intermédiaire a mal fait votre affaire. — Nous lirons les pièces.

M. L. C***. — N° 1, 15 à 18 0/0. — N° 2, non. — N° 3, oui. — N° 4, non. — N° 5, jamais.

M. F. P., à Anceny. — N° 1, médiocre. — N° 2, bonne. — N° 3, excellente comme placement. — N° 3, sans avenir. — N° 4, oui.

M. V. S., à Bordeaux. — A, 40 fr. — B, 65 fr. — C, 75 fr. — D, 70. — E, 55.

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 26 février au 4 mars 1854.

| | |
|---|---|
| 81,213 voyageurs | 209,059 95 |
| Bagages, marchandises, etc | 417,928 05 |
| TOTAL | 685,988 00 |
| Semaine correspondante de 1853. | |
| 51,067 voyageurs | 169,034 80 |
| Bagages, marchandises, etc | 336,283 38 |
| Produit total | 525,318 18 |

Recette totale du 1er janvier au 4 mars.

| | |
|---|---|
| 1854 | 5,847,372 00 |
| 1853 | 5,007,904 28 |
| DIFFÉRENCE | 849,468 38 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 26 février au 4 mars 1854.

| | |
|---|---|
| 17,838 voyageurs | 83,539 15 |
| Bagages, marchandises, etc | 106,000 45 |
| TOTAL de la semaine | 189,539 60 |
| TOTAL de l'exercice courant | 1,741,620 30 |
| Semaine correspondante de 1853 | 159 650 65 |
| Exercice correspondant de 1853 | 1,589,705 40 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 26 février au 4 mars 1854.

| | |
|---|---|
| 12,607 voyageurs | 35,174 20 |
| Bagages, marchandises, etc | 52,905 55 |
| TOTAL de la semaine | 88,079 75 |
| TOTAL de l'exercice courant | 2,500,929 80 |
| Semaine correspondante de 1853 | 65,506 05 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 1,900,240 55 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 26 février au 4 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 31,492 voyageurs | 181,160 50 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand. | 184,004 00 |
| TOTAL de la semaine | 305,164 50 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 2,567,240 80 |
| TOTAL | 2,932,405 30 |
| Semaine correspondante de 1853 | 299,148 55 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 2,262,875 20 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 2,862,023 75 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 20 au 26 février 1854.

| | |
|---|---|
| 12,356 voyageurs | 26,326 95 |
| Messageries, bagages, marchandises | 30,227 55 |
| TOTAL | 56,554 50 |
| Semaine correspondante de 1853 | 39,795 51 |
| Recette totale du 1er janv. au 26 février 1854 | 434,027 66 |
| — 1853 | 368,517 01 |
| Différence en faveur de 1854 | 65,510 65 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 26 février au 4 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 284,297 27 |
| Bagages, marchandises, etc | 445,224 73 |
| TOTAL | 729,522 00 |
| Semaine correspondante de 1853 | 535,100 51 |
| Différence en faveur de 1854 | 195 361 49 |
| Recettes du 1er janvier au 4 mars | 6,412,829 58 |
| Recette correspondante de 1853 | 4,753,884 49 |
| Différence en faveur de 1854 | 1,658,945 39 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 9e semaine.

Du 26 février au 4 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 208,438 04 |
| Marchandises | 302,036 12 |
| TOTAL de la semaine | 510,474 16 |
| Recettes antérieures | 3,664,382 82 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 4,174,856 98 |
| 9e semaine de 1854 | 510,474 16 |
| Semaine correspondante de 1853 | 318,173 38 |
| Différence en faveur de 1854 | 192,300 78 |
| Exercice 1854 | 4,174,856 98 |
| Id. 1853 | 3,131,572 40 |
| Différence en faveur de 1854 | 1,043,284 58 |

### SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

#### Section de Montereau à Troyes.

Du 26 février au 4 mars 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 10,367 50 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 17,319 50 |
| TOTAL | 27,686 00 |
| Recettes antérieures | 203,941 85 |
| TOTAL | 231,828 75 |

#### Section de Blesmes à Saint-Dizier.

Du 26 février au 4 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 996 35 |
| Bagages et marchandises | 731 95 |
| TOTAL de la semaine | 1,728 30 |
| Recettes antérieures | 1,332 05 |
| TOTAL | 3,060 35 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 140 kilom.)

Recettes du 27 février au 5 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 11,203 voyageurs (gr. vitesse | 44,848 95 |
| (Petite vitesse) | 32,377 14 |
| TOTAL | 77,226 09 |
| Rive droite. — 33,902 voyageurs | 28,082 30 |
| Rive gauche — 19,551 voyageurs | 15,656 30 |
| TOTAL | 120,964 69 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 57,918 75 |
| Rive droite | 18,960 20 |
| Rive gauche | 9,536 60 |
| TOTAL | 86,435 55 |

Recette totale du 1er janvier au 5 mars 1854 :

| | |
|---|---|
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 942,078 78 |
| *Idem.* — 1853 | 803,012 80 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 19 au 25 février 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 65,377 75 |
| Bagages et marchandises | 113,953 90 |
| TOTAL de la semaine | 179,331 65 |
| Semaine correspondante de 1853 | 130,249 75 |
| Augmentation | 49,090 90 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 1,386,963 77 |
| Recette correspondante de 1853 | 1,136,132 65 |
| Augmentation | 250,831 12 |

## Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de février 1854.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 111,856. | Recettes. | 75,463 30 |
| Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest | | | 68,130 05 |
| Total | | | 143,593 35 |

Février 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 106,593 | Recettes | 119,447 99 |
| Différence en faveur de 1854 | | | 24,145 36 |

COMPARAISON :

| | |
|---|---|
| Les deux mois de 1854 ont donné | 297,764 65 |
| La même période de 1853 a donné | 261,468 65 |
| Différence en faveur de 1854 | 36,296 00 |

## Chemin de fer d'Orsay.

Mois de février 1854.

| | Voyag. | Recettes. | Bag. Messag. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| 1854 | 27,293 | 12,651 35 | 367 55 | 13,018 90 |
| 1853 | 23,157 | 10,799 70 | 240 00 | 11,039 70 |
| En faveur de 1854 | 4,136 | 1,851 65 | 127 55 | 1,979 20 |

Digitized by Google

## Administration des Messageries Impériales de France.

# PAQUEBOTS-POSTE de la MÉDITERRANÉE

## DÉPARTS DE MARSEILLE

POUR

L'**Italie, Messine, Malte,** les 9, 19 et 20 de chaque mois.

**Smyrne,** la côte de **Syrie** et **Alexandrie,** tous les vingt jours.

POUR

**Constantinople** et tout le **Levant,** la **Grèce,** le **Danube** et la **Mer Noire,** l'**Adriatique,** les 1er, 11 et 21 de chaque mois.

**Alexandrie** par **Malte,** les 4 et 23 de chaque mois.

Les Départs de **Marseille** pour la **SYRIE** auront lieu, pendant le premier semestre de l'année 1854,

AUX DATES SUIVANTES :

**Par voie de SMYRNE :** Les 1er et 21 Janvier, 11 Février, 1er et 21 Mars, 11 Avril, 1er et 21 Mai et 11 Juin

**Par voie d'ALEXANDRIE :** Les 4 et 23 Février, 4 et 23 Avril, 4 et 23 Juin.

## POUR RENSEIGNEMENTS, PLACES ET MARCHANDISES DE TOUTE NATURE

S'adresser. . . . . { A PARIS, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 ;
A LYON, place des Terreaux, 7 ;
A MARSEILLE, place Royale, 1.


CHEMIN DE FER

## DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie en 1845 et en 1847, sont prévenus que les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6,201 — 6,203 — 6,210 — 6,213 — 6,225 — 6,230 — 6,231 — 6,232 — 6,234 — 6,236 — 6,240 — 6,242 — 6 243 — 6,251 — 6,266 — 6,269 — 6,271 — 6,273 — 6,279 — 6,281 — 6,283 — 6,291 — 6,293 — 6,295 — 6,297 — 6,299; et celles de l'emprunt de 1847, portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015 — 1,017 — 1,019 — 1,023 — 1,035 — 1,037 — 1,038 — 1,042 — 1,061 — 1,063 — 1,083, désignées par le sort au tirage du 24 février 1854, sont remboursées, à raison de 1,250 fr. chacune, à partir du 1er mars 1854, au siége de la Compagnie, de 10 heures à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil,

*Le Chef de l'Exploitation,*

G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

## DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 39 des statuts, aura lieu le jeudi 30 mars 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Cette assemblée aura, en outre, à délibérer sur la proposition de modification des articles 19, 20 et 21 des statuts, en ce qui, dans ces articles, règle l'amortissement du capital social.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 15 mars prochain, de 10 heures à 4 heures, pour retirer leurs cartes d'admission en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Les porteurs de moins de vingt actions sont instamment priés de déposer leurs titres à l'administration, où il leur sera fourni les moyens de les faire représenter à l'assemblée générale.

Par ordre du Conseil :

*Le Chef de l'Exploitation,*

G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

## D'ORLÉANS.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 30 mars courant, à deux heures et demie de l'après-midi, hôtel de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11.

*Extrait des statuts.*

« Art 41. — Les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer au siége de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres dont ils sont propriétaires ou qui leur auraient été remis par d'autres actionnaires, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée. Cette carte, qui est nominative et personnelle, indique le nombre des actions déposées. Les certificats donnent droit, pour les dépôts de vingt actions ou plus, à la réunion d'une carte d'admission à l'assemblée générale. Les actionnaires porteurs de certificats de dépôt ont la faculté de se faire représenter aux assemblées générales par des actionnaires munis de pouvoirs réguliers dont la forme est déterminée par le Conseil d'administration. Les fondés de pouvoirs doivent déposer leurs procurations et les certificats de dépôt qui leur ont été remis, trois jours au moins avant celui de la réunion de l'assemblée générale.

» Art. 44. Vingt actions donnent droit à une voix. Le même actionnaire ne peut réunir plus de cinq voix, soit comme actionnaire, soit comme mandataire.

» Art. 48. Les délibérations de l'assemblée générale prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires. »

Des modèles de pouvoirs seront délivrés aux actionnaires qui en feront la demande au bureau des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

L'assemblée générale devant être appelée à délibérer sur une modification des statuts, et les statuts exigeant dans ce cas la réunion du cinquième au moins du fonds social, MM. les actionnaires sont instamment priés d'assister à l'assemblée du 30 mars.

*Le Directeur de la Compagnie,*

C. DIDION.

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le 30 mars prochain, à trois heures de l'après-midi, à la gare, boulevard Montparnasse, n° 44.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à la gare de la rive droite, n° 124, du 5 au 20 mars, pour retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus qu'à dater du 1er mars courant, leurs titres sont reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, à la gare Saint-Lazare.

Il leur sera remis en échange, un récépissé de dépôt nominatif sur la présentation duquel les dividendes semestriels seront payés.

---

CHEMIN DE FER DE

## SAINT-ÉTIENNE A LYON

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, *en liquidation*, sont prévenus qu'à partir du 15 mars courant, les bureaux de l'Agence centrale seront transportés place Vendôme, 16 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint Etienne à Lyon, antérieures au 1er janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854.

MM. les actionnaires qui n'ont pas encore retiré leurs bons de délivrance sont instamment invités à se presser de le faire pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu.

---

CHEMIN DE FER

## DE CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Compagnie, qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le mardi 21 mars prochain, à midi, dans les bureaux de l'exploitation, à Marchienne-au-Pont, près Charleroi (Belgique).

Le but de la réunion est de délibérer sur les comptes du dernier semestre 1853. Ces comptes seront déposés, vingt jours à l'avance, dans lesdits bureaux, à l'inspection de MM. les actionnaires.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins, complétement libérées, et avoir déposé ses titres, au moins dix jours à l'avance, boulevard Waterloo, 20, à Bruxelles, entre les mains du secrétaire-directeur ;

Ou au moins quinze jours à l'avance, à Paris, rue Grange-Batelière, 11, entre les mains de M. Bernard ;

Ou au moins quinze jours à l'avance, entre les mains de M. Arnold, 31, Golden-Square, à Londres.

MM. les actionnaires sont ainsi prévenus qu'à partir dudit jour, 21 mars, ils pourront se présenter au siége de la Compagnie du chemin de fer du Nord, à Paris, place Roubaix, bureau des actions, pour faire estampiller leurs titres conformément aux arrangements intervenus entre les deux Compagnies.

Paris, le 20 février 1854.

*Le Président du Conseil,*
W. STRAHAN.

*Le Secrétaire-directeur,*
LAURENT MOUTON.

---

CHEMIN DE FER

## DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration, a l'honneur de prévenir MM. les Actionnaires qu'aux termes de l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 14 mars prochain, à 3 heures à la salle Herz, rue de la Victoire, 48. MM. les Actionnaires, propriétaires de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 35 des statuts, se présenter à Paris au siége de la Compagnie ; à Londres, chez MM. P. Monteaux et Cie, 17, Gracechurch Street, avant le 6 mars prochain, de 10 à 4 heures, pour retirer leur cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie et chez MM. P. Monteaux et Cie.

---

CHEMIN DE FER

## D'ANVERS A GAND

### Par St-Nicolas et Lokeren

Le Conseil d'administration porte à la connaissance des intéressés, que le coupon de dividende pour 1853 sera payé, à raison de 13 francs, à partir du 15 mars, à la Banque de Belgique, à Bruxelles, et chez M. Léopold S. Konigswarter, 34, rue de Provence, à Paris.

Ces 28 actions privilégiées qui seront amorties en 1854, portent les numéros suivants :

163 — 352 — 456 — 724 — 1,213
— 1,247 — 1,309 — 1,370 — 1,876
— 2,256 — 2,698 — 2,896 — 3,160
— 3,329 — 4,355 — 4,536 — 4,630
— 4,763 — 4,872 — 4,932 — 5,312
— 5,448 — 5,682 — 7,589 — 7,827
— 8,462 — 8,477 et 8,770.

Elles seront remboursables au pair de 500 francs chacune, à partir du 31 décembre prochain.

Conformément à l'art. 34 des statuts, les comptes de la Société, avec les pièces à l'appui, seront déposés à l'inspection des actionnaires, au local de la Compagnie, rue aux Choux, 3 *bis*, depuis le 1er jusqu'au 30 avril.

---

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'art. 42 des statuts, l'assemblée générale annuelle se réunira le samedi 25 mars 1854, à trois heures, au siége de la Société, à Paris, rue Laffitte, n° 23.

Ont droit de faire partie de l'assemblée générale tous les actionnaires, propriétaires de vingt actions au moins, dont les titres auront été déposés au siége social quinze jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion de l'assemblée.

Les certificats de dépôt, délivrés par le Conseil d'administration en conformité de l'art. 11 des statuts, donneront droit également à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de quinze jours avant l'époque fixée pour cette assemblée.

---

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant le mois de février dernier, autorisé des prêts pour une somme de 4,272,600 fr. qui, avec ceux autorisés précédemment, porte la totalité des prêts consentis à 48,520,200 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant le mois de février 227,863 fr. aux Sociétés de Crédit foncier de Marseille et de Nevers, ce qui élève à 2,113,323 fr. 75 c. les avances faites à ces Sociétés contre dépôt de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu, pendant le mois de février pour 13,038 100 fr. de demandes.

---

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le cinquième tirage trimestriel des obligations du Crédit foncier de France aura lieu le 22 mars à l'hôtel de ville.

Il comprendra neuf lots :

| | |
|---|---|
| Le premier numéro sortant gagnera | 100,000 f. |
| Le second, | 50,000 |
| Le troisième, | 50,000 |
| Le quatrième, | 20,000 |
| Les cinq numéros suivants, chacun 10,000 fr., ci. | 50,000 |
| Total, | 270,000 f. |

Les porteurs de promesses d'obligations foncières appartenant à la série M, qui n'ont pas usé de la faculté de conversion, sont prévenus qu'ils doivent effectuer avant le 22 mars le versement des 300 francs actuellement exigibles, faute de quoi ils ne participeraient pas au bénéfice du tirage.

Il sera procédé, dans la même séance, au tirage des obligations appelées au remboursement.

Les obligations et les coupures libérées qui ne rapportent que 3 0/0 seront remboursées avec 20 0/0 de prime.

Les obligations et les coupures libérée qui rapportent 4 0/0 seront remboursées au pair.

Les promesses d'obligations seront remboursées à 200 fr.

---

## BANQUE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

A DARMSTADT. — L'assemblée générale de nos actionnaires aura lieu cette année, conformément aux statuts, au mois de mai.

Nous nous réservons de préciser par un avis ultérieur le jour de réunion, et nous venons, dès aujourd'hui, les y inviter aux termes de l'art. 32 de nos statuts, ainsi conçu :

« L'assemblée des actionnaires est » représenté par l'assemblée générale. » L'assemblée générale se réunit, chaque année, au mois de mai, à » Darmstadt. Ont droit d'y assister et » de prendre part à ses délibérations » et à ses décisions, tous les actionnaires qui, le jour de l'assemblée » générale, et pendant sa durée, seront possesseurs d'au moins vingt » actions inscrites à leur nom sur les » registres de la Société depuis au » moins quatre semaines. Les possesseurs d'actions au porteur ne prennent pas part aux assemblées générales. »

MM. les propriétaires de certificats au porteur qui désireraient y assister sont priés de nous en demander le transfert en certificats nominatifs, et de présenter leurs titres au porteur en temps utile dans nos bureaux pour recevoir, par contre, des certificats nominatifs.

Aux termes de l'art. 8 de nos statuts, ces certificats nominatifs pourront, après l'assemblée générale, être retransférés en certificats au porteur, si MM. les propriétaires nous en font la demande par écrit.

Darmstadt, 4 mars 1854.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

---

**4, boulevard des Italiens, à Paris. — 9, rue Beauveau, à Marseille.**

COMPAGNIE DE LA NAVIGATION A VAPEUR
DU ROYAUME

## DES DEUX-SICILES

en correspondance des

## MESSAGERIES GÉNÉRALES

DE FRANCE

**CAILLARD ET Cie**

*VOYAGEURS et MARCHANDISES*

*Service direct*
DE MARSEILLE A NAPLES
*En 48 heures*

Touchant à Civita-Vecchia.

DÉPARTS LES 3, 13 ET 23 DE CHAQUE MOIS, à 7 heures du matin.

Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre de *Londres* à *Rome* et à *Naples* en cinq jours, et de *Paris* à *Naples* en quatre jours.

SERVICE PÉRIODIQUE

Pour *Gênes*, *Livourne*, *Civita-Vecchia*, *Naples*, *Palerme* ou *Messine*.

DÉPARTS DE MARSEILLE

Les 6, 16 et 26 de chaque mois *à quatre heures du soir.*

Les bâtiments de la Compagnie sont

*Vesuvio*.....
*Capri*.....
*Ercolano*.....
*Mongibello*.... } de 300 chevaux.
*Sorento* (à hélice)... de 600 tonn.
*Amalfi* (dito). .. de 650 dito.

On délivre, à Paris, des billets directs et on reçoit les marchandises à l'agence maritime, boulevard des Italiens, n° 4.

Les bateaux, d'une marche supérieure, ne laissent rien à désirer pour le luxe et le confortable de l'aménagement.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER DE

## DIEPPE ET DE FÉCAMP

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 38 des statuts, aura lieu le samedi 8 avril 1854, à 3 heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires propriétaires de 20 actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à l'assemblée générale devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 25 mars courant, de 10 à 3 heures, pour retirer leur carte d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

---

COMPAGNIE

## DES MINES DE LA LOIRE.

*Siége social, à Paris, rue de la Victoire, 44.* — MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 30 mars présent mois, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

L'assemblée sera tout à la fois ordinaire ordinaire et extraordinaire : *ordinaire* pour l'examen des comptes de l'exercice 1853; *extraordinaire* pour recevoir communication des notifications du gouvernement concernant la constitution de la Compagnie, et pour délibérer sur les mesures qu'elles comporteut.

Les propriétaires de vingt-cinq actions au moins ont seuls droit d'y assister ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de vingt-cinq actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social, à Paris, rue de la Victoire, 44, avant le 27 mars, soit, et avant le 23 mars, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, 2.

---

SOCIÉTÉ ANONYME

## DE LA MANUFACTURE DE GLACES D'AIX-LA-CHAPELLE.

— La direction de la manufacture de glaces d'Aix-la-Chapelle a l'honneur d'informer les porteurs d'actions que les intérêts exigibles le 1er avril 1854, d'après l'art. 17 des statuts, seront payés, à partir dudit jour, et à raison de 5 thalers ou de 18 fr. 75 c. par action :

A Aix-la-Chapelle, à la caisse de la Société;

A Paris, au bureau de la Société, 47, rue Neuve-de-Luxembourg;

A Cologne, chez MM Sal. Oppenheim jeune et Cie;

A Berlin, chez MM. E. Jacoby, Behrenstrasse.

Aix-la-Chapelle, le 1er mars 1854.

*Le Directeur général,*

HENOCH.

---

MM. LES GÉRANTS DE LA SOCIÉTÉ

## DES FORGES DE CHATILLON ET COMMENTRY

ont l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires de cette Société que, conformément à la décision prise par l'assemblée générale du 9 janvier dernier, les anciennes actions nominatives de mille francs chacune ser nt converties, à partir du 15 mars courant, en actions de cinq cents francs chacune, au porteur, à raison de deux actions de cinq cents francs pour une action de mille francs.

MM. les actionnaires sont prévenus, en outre, qu'à partir de la même époque, il leur sera payé 40 francs par actions de mille francs, pour solde de dividende de l'exercice 1852-53, fixé à 8 0/0.

---

**Deux brevets d'invention**

## A VENDRE PAR ADJUDICATION

En l'étude et par le ministère de Me Amédée BEAU, notaire à Paris,

Rue Saint-Fiacre, n° 20,

*Le lundi 20 mars 1854, heure de midi,*

En deux lots qui ne pourront être réunis.

*Premier lot.* — Un BREVET D'INVENTION délivré pour quinze années qui ont commencé à courir le 28 décembre 1849, ayant pour objet des perfectionnements dans l'application de la GUTTA-PERCHA aux télégraphes électriques.

Et la machine en fer, fonte et cuivre, propre à la fabrication des fils électriques, faisant l'objet dudit brevet.

*Deuxième lot.* — Un autre BREVET D'INVENTION d'une durée de quinze années à partir du 6 octobre 1851, pour des moyens propres à isoler et préserver plus parfaitement les fils métalliques destinés à transmettre l'électricité.

Et la machine en fer, fonte et cuivre, à double piston, nécessaire à la fabrication des fils métalliques indiqués audit brevet.

Ces deux brevets dépendent de la faillite des sieurs J. Erckmann et Cie.

MISES A PRIX :

| | |
|---|---|
| Premier lot, | 4,000 fr. |
| Deuxième lot, | 6,000 fr. |

Il y aura une adjudication, même sur une seule enchère.

A la requête de M. René HERVIEV, propriétaire, demeurant à Paris, rue Lafitte, n° 51, agissant en qualité de syndic de la faillite des sieurs J. Erckmann et Cie, en vertu de l'ordonnance de M. le juge-commissaire du 27 février 1854.

S'adresser, pour les renseignements :

1° A M. HERVIEV, propriétaire, à Paris, rue Lafitte, n° 51, syndic de la faillite des sieurs J. Erckmann et Cie;

2° Et à Me Amédée BEAU, notaire, à Paris, rue Saint-Fiacre, n° 20, dépositaire des titres et du cahier des charges.

Et pour voir les machines :

A M. Jules ERCKMANN, demeurant à la Villette, près Paris, rue Saint-Denis, n° 2.

---

## FILATURE ROUENNAISE

L'assemblée générale des actionnaires de la filature rouennaise aura lieu le mardi 21 mars courant, à 3 heures, au siége social, 9, rue Lafitte.

---

## FUSÉES DE SURETÉ,

DITES MÈCHES DE MINEURS, de *MM. Bickford Davey, Chaun et Ce, à Rouen.* — Les fusées de sûreté sont employées avec un grand avantage pour conduire le feu à la charge, sans le secours de l'épinglette et de la cannette, dans les travaux à la poudre de mines, carrières et grands travaux publics.

L'administration les a fait mettre à l'étude; un rapport, écrit par M. Le Chatellier, ingénieur en chef des mines, a été inséré aux *Annales des Mines.*

Nos fusées ont obtenu la grande médaille à l'exposition de Londres.

*Fusées goudronnées*, travaux extérieurs et légèrement humides.

*Fusées blanches*, sans odeur, pour les travaux en galeries;

*Fusées Gutta Percha*, pour le tir des mines submergées;

*Cartouches imperméables*, pour mettre la poudre à l'abri de l'humidité.

DEPOT SPÉCIAL A PARIS.

---

## LIVRET-CHAIX Guide officiel des Voyageurs sur les Chemins de fer français et les principaux Chemins de fer étrangers, accompagné de Cartes spéciales pour chaque ligne. — Publié sous le Patronage des Compagnies.

Depuis 1846, l'Administration de l'Imprimerie centrale des Chemins de fer publie le LIVRET-CHAIX, qui forme un beau volume in-16 de plus de 250 pages, avec 10 jolies Cartes lithographiées; il paraît une édition le premier de chaque mois.

Cet utile ouvrage est tenu exactement au courant de tous les changements de service qui surviennent *très-fréquemment* dans le mouvement des trains de voyageurs et de marchandises, dans les heures de correspondance de ces trains avec les Messageries et les Bateaux à vapeur, les Chemins de fer étrangers, etc.

Le LIVRET-CHAIX entre dans le détail des services divers de voyageurs ou de marchandises; il donne les tarifs des différentes vitesses, la composition des trains, les cartes des lignes; il ne se borne pas seulement aux chemins de fer français, il franchit la frontière et embrasse les chemins de fer étrangers et les bateaux à vapeur. Il s'adresse aux voyageurs comme aux marchandises; il donne pour les uns les tarifs, pour les autres toutes les conditions du transport.

Cet ouvrage est divisé en trois parties :

La première contient le service des voyageurs et les tarifs de transports des bagages, marchandises, chevaux, chiens et voitures, à *grande vitesse*;

La deuxième, le tableau comparatif de la classification des marchandises sur tous les chemins de fer; le tarif des prix de transport des marchandises par tonne et par kilomètre, ainsi que ceux des voitures, chevaux, bestiaux, houille, etc., à *petite vitesse*;

La troisième, les notices détaillées sur les industries, les hôtels et les restaurants que les voyageurs peuvent avoir intérêt de connaître dans les localités qu'ils parcourent.

Les personnes qui désirent recevoir à domicile les *12 volumes par an* de cette publication, sont invitées à faire parvenir leur souscription à MM. NAPOLÉON CHAIX ET Ce, rue Bergère, 20. Ces 12 volumes leur seront adressés au fur et à mesure de leur publication.

PRIX DE L'ABONNEMENT : Paris, 8 fr. — Départements, 15 fr. — Prix de l'exemplaire : 60 centimes.

Le LIVRET-CHAIX se trouve dans toutes les gares et stations de chemins de fer français, belges et rhénans; sur les chemins de fer anglais; les bateaux à vapeur du Rhin, de la Meuse, de la Loire, du Rhône et de la Saône; — sur les paquebots de la Méditerranée, etc., et chez les principaux Libraires.

---

NOUVEAU GUIDE

## DE PARIS A BRUXELLES ET COLOGNE et dans leurs environs, orné d'une carte et de onze jolies gravures.

Prix : relié, 2 fr. — broché, 1 fr. 50.

Le *Guide du Voyageur* sur le chemin de fer du Nord parcourt l'Ile-de-France, la Picardie, l'Artois, la Flandre, puis il traverse la Belgique, où il visite les principales villes du royaume belge, pénètre dans les possessions rhénanes dépendantes de la Prusse, et s'arrête ensuite à Cologne.

C'est à coup sûr un riche itinéraire. Toutes les villes industrielles du Nord et de la Belgique passent sous vos regards. Vous suivez avec intérêt dans ce *Guide* leur naissance et leur progrès. Déjà, au XVe siècle, elles sont assez riches pour lutter avec les ducs de Bourgogne, et pour traiter avec des rois tels que Louis XI. Toute l'histoire municipale de la France est ce résumé dans ces pages. On y voit naître la bourgeoisie, on la voit sortir laborieusement, peu à peu, avec toutes les douleurs de l'enfantement le plus pénible, d'un sillon et d'une boutique.

En vente à la Librairie centrale de MM. NAPOLÉON CHAIX ET Ce, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

---

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

## L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction); — les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000; — le rapport du Diamètre à la Circonférence, et la surface du Cercle; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50.

*Franco* par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

---

## LIBRAIRIE. Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

**Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.**

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La rente 4 1/2 0/0 avait résisté jusqu'au moment de son coupon à la baisse du 3 0/0. Elle était encore cotée le 6 mars à 96 50, et au moment même où le coupon était détaché, elle faisait 91 75, ce qui, avec les 2 25 du semestre, correspondait au cours de 97; mais ce cours n'a pas pu se soutenir, et cette valeur a fléchi en deux jours à 93, soit, avec le coupon, moins de 95 25. Il arrive souvent que, quelque temps avant le semestre, les capitaux se portent sur le 4 1/2 0/0, afin de toucher le coupon, et, lorsqu'il est détaché, les ventes recommencent et déterminent un mouvement de baisse; c'est encore ce qui a eu lieu cette fois-ci.

Les actions de la Banque de France restent impassibles au milieu de la baisse générale Elles ont à peine varié cette semaine de 2,700 à 2,690. On prétend que, si les opérations de la Banque continuaient jusqu'à la fin de l'année dans les mêmes proportions que pendant les mois de janvier et de février, le produit des actions s'élèverait pour l'année 1854 au delà de 140 fr. Jamais la Banque de France n'avait donné de pareils résultats. Il est vrai qu'elle a absorbé, depuis 1848, toutes les banques départementales, et que cette fusion devait tôt ou tard donner lieu à des bénéfices considérables.

Les actions des chemins de fer sont toujours en faveur auprès des capitalistes sérieux. C'est un fait digne de remarque que la crise actuelle du commerce n'a exercé jusqu'à présent aucune fâcheuse influence sur l'exploitation des grandes lignes, et que les recettes vont toujours en augmentant, d'où l'on doit conclure que, même en temps de guerre, ces valeurs offrent toujours les résultats les plus avantageux à leurs actionnaires. Le moment des assemblées générales approche, et les porteurs sérieux sont moins disposés que jamais à se défaire de leurs titres, et préfèrent attendre la fixation prochaine des dividendes.

La fermeté des actions d'Orléans est surtout extraordinaire On se rappelle que cette ligne était tombée, il y a un mois, à 1,600 fr., lorsque le 3 0/0 était encore coté à 71 ou 72. Aujourd'hui que le 3 0/0 n'est plus qu'à 66, les actions sont recherchées à 1,080. Il est vrai que les escomptes se renouvellent chaque jour, et qu'un spéculateur ne peut pas vendre à découvert sans qu'on lui demande des titres dès le lendemain.

Les actions de Lyon se soutiennent admirablement de 805 à 820, et elles ne sortent guère de ces cours.

Les actions de l'Est n'ont pas eu beaucoup de variations. Leurs cours se maintiennent, et il se fait continuellement des arbitrages entre les anciennes et les nouvelles actions.

Les actions de Saint-Germain sont devenues rares de 605 à 615. On prétend que le dividende de cette ligne sera de 22 50, ce qui, avec les 12 50 d'intérêt, donne un produit de 35. L'année dernière, les actions avant d'être dédoublées avaient produit 62 50 pour un an, soit à raison de 31 25 pour les actions actuelles.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 2 jusqu'à celle du 9 mars :

La rente 3 0/0 a fléchi de 67 10 à 66 15 au comptant; elle est restée à 66 15. Elle a varié à terme de 67 à 66 05; elle a fermé à 66 10.

La rente 4 1/2 0/0 a baissé de 96 60 à 93, coupon détaché; elle est restée à 93 10 au comptant et à 93 à terme.

Les actions de la Banque ont fléchi de 2,700 à 2,670; elles ont fermé à 2,690.

Le Crédit mobilier a fléchi de 585 à 570; il a fermé à 575.

Les actions du Nord ont monté de 735 à 742 50; elles ont rétrogradé à 725; elles ont fermé à 730.

L'Est a repris de 712 50 à 723 75; il est resté à 725 au comptant et à 715 à terme. Les nouvelles de l'Est ont varié de 572 50 à 55; elles sont restées à 5 .

Lyon a monté de 815 à 825; il a fléchi à 805, et il est resté à 814 25.

Les actions d'Orléans ont monté de 1,080 à 1,095; elles ont fermé à 1,080.

Les actions de Rouen ont fléchi de 870 à 855; elles ont fermé à 855.

Le Havre a varié de 335 à 340; il est resté à 345.

Bâle a fléchi de 357 50 à 350; il est resté à 350.

Saint-Germain a monté de 600 à 620; il est resté à 610.

Lyon à la Méditerranée a monté de 657 50 à 670; il est resté à 670.

Lyon à Genève a fléchi de 550 à 440; il est resté à 440.

Cherbourg a varié de 470 à 465; il est resté à 465.

Dijon a fléchi de 500 à 480; il a repris à 516 25; il est resté à 515.

Le Midi a fléchi de 537 50 à 530; il est resté à 532 50.

Le Grand-Central a fléchi de 437 50 à 425; il a fermé à 430.

Versailles a varié de 305 à 300; Dieppe s'est tenu à 316.

*Samedi.* — Le commencement de la bourse était faible, mais les cours se sont raffermis. Les affaires étaient d'ailleurs peu animées. Les chemins de fer étaient mieux tenus que la rente. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 60 à 66 90, et à terme de 66 50 à 66 75; le 4 1/2 0/0, de 96 25 à 97 15 au comptant, et de 96 10 à 97 à terme. La Banque de France s'est tenue à 2,700. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 577 50; le Nord, de 5 à 735; l'Est, de 10 à 720; Lyon, de 6 25 à 815; Orléans, de 7 50 à 1,080; Rouen, de 10 à 870; le Havre, de 5 à 445; Lyon à la Méditerranée, de 7 50 à 667 50; le Midi, de 2 50 à 532 50; le Grand-Central, de 2 50 à 435; Saint-Germain, de 15 à 615. Dijon a fléchi de 485 à 480. Bâle s'est tenu à 355. Versailles a fait 305; Cherbourg, 470; l'Ouest, 577 50.

*Lundi.* — La spéculation était fort incertaine. Les cours ont fléchi, et ils sont restés languissant jusqu'à la clôture. Les chemins de fer avaient perdu de nouveau l'amélioration qu'ils avaient obtenue la veille La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 93 à 96 20. Le 3 0/0 a fléchi de 45 c. à 66 45. La Banque de France a fait 2,700. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 572 50; le Nord, de 5 à 730; l'Est, de 5 à 715; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 565; Lyon, de 5 à 810; Lyon à la Méditerranée, de 5 à 662 50; le Midi, de 2 50 à 530; le Grand-Central, de 2 50 à 432 50; Genève, de 5 à 440; Saint-Germain, de 5 à 610; Orléans, de 5 à 1,075; Rouen de 10 à 860; le Havre, de 5 à 440; Bâle, de 2 50 à 352 50. Cherbourg s'est tenu à 470. Dijon a repris de 20 à 500. Dieppe a fait 310.

*Mardi.* — La bourse était très animée au début du parquet. Toutes les valeurs étaient en forte hausse. On regardait l'emprunt comme conclu ou du moins prêt à être signé. Mais à partir de 2 heures 1/2, les cours ont fléchi avec une grande rapidité. La rente 3 0/0 a monté à 67 25 au comptant, elle est restée à 67; elle a fait à terme 67 25, et elle a rétrogradé à 66 55. Le 4 1/2 0/0 a été coté au comptant de 94 75 à 94 30, coupon détaché, et à terme de 94 50 à 94 25. La Banque était toujours à 2,700. Le Crédit mobilier a varié de 590 à 582 50, les actions du Nord, de 742 50 à 741 au comptant, et de 745 à 730 à terme; l'Est, de 723 75 à 717 50; les nouvelles de l'Est, de 570 à 567 50; Lyon, de 825 à 817 50; Orléans, de 1,095 à 1,087 50; Rouen, de 870 à 865; le Havre, de 445 à 440; Lyon à la Méditerranée, de 672 50 à 665; le Grand-Central, de 435 à 432 50; le Saint-Germain, de 617 50 à 615. Bâle s'est tenu à 335; le Midi, à 540; Dijon, à 505; l'Ouest, à 580; Cherbourg, à 470; Versailles à 305; Genève, à 445.

*Mercredi.* — La baisse a fait de nouveaux progrès : elle était provoquée par des dépêches d'Allemagne et par la réaction des fonds anglais. Toutes les valeurs et surtout la rente étaient très-offertes. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 75 c. à 66 25, et à terme de 40 c. à 66 15; le 4 1/2 0/0, de 55 c. à 93 75 au comptant, et de 55 c. à 93 70 à terme; la Banque, de 5 fr. à 2,695; le Crédit mobilier, de 8 75 à 573 75; le Nord, de 11 25 à 728 75; l'Est, de 7 50 à 710; les nouvelles de l'Est, de 8 75 à 558 75; Lyon, de 12 50 à 805; Lyon à la Méditerranée, de 2 50 à 665; Orléans, de 10 à 1,077 50; Rouen, de 15 à 855; Saint-Germain, de 10 à 605; Bâle, de 2 50 à 352 50; Genève, de 5 à 450; l'Ouest, de 2 50 à 577 50; Cherbourg, de 5 à 465; le Midi, de 10 à 530; le Grand-Central, de 2 50 à 430; Versailles, de 5 à 300. Le Havre a monté de 5 à 445; Dijon, de 10 à 515.

*Jeudi.* — Les fonds ont éprouvé peu de variations. Les cours étaient faibles et légèrement en baisse. Les chemins de fer étaient bien tenus La rente 3 0/0 a varié de 66 35 à 66 15 au comptant, et de 66 35 à 66 10 à terme; la rente 4 1/2 0/0, de 93 50 à 93; la Banque, de 2,690 à 2,695; le Nord, de 735 à 730; l'Est, de 717 50 à 715; les nouvelles de l'Est, de 562 50 à 560; Lyon, de 815 à 811 25; Lyon à la Méditerranée, de 665 à 670; l'Ouest, de 577 50 à 580; le Grand-Central, de 427 50 à 430; Saint-Germain, de 610 à 605; Orléans, de 1,083 75 à 1,080; Bâle, de 352 50 à 350. Le Midi a fait 532 50.

*Vendredi.* — La bourse était très-ferme aujourd'hui. Toutes les valeurs se sont raffermies. On annonçait que l'emprunt allait être fait par souscription nationale à 4 1/2 0/0 ou à 3 0/0, à la volonté des souscripteurs. Les paiements auraient lieu en quinze versements non escomptables. La rente 3 0/0 a repris à 66 30 et 66 45. Le 4 1/2 0/0 était toujours faible à 93. Les actions de la Banque ont fléchi à 2,670. Le Nord a varié de 735 à 737 50; l'Est, de 722 50 à 720; Lyon, de 817 50 à 815; la Méditerranée, de 672 50 à 673 75; Orléans, de 1,085 à 1,090; Rouen, de 860 à 865. Le Havre a fait 447 50; Bâle, 355; Saint-Germain, 600; le Midi, 535; le Grand-Central, de 432 50 à 435. Dijon a monté à 422 50 au comptant et à 435 à terme.

AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 4 au 10 mars 1854.

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions | Valeur d'émiss. | Somme payée | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1852 | Époques de jouissance | Noms des lignes | Samedi 4 Compt. | Samedi 4 Terme | Lundi 6 Compt. | Lundi 6 Terme | Mardi 7 Compt. | Mardi 7 Terme | Mercredi 8 Compt. | Mercredi 8 Terme | Jeudi 9 Compt. | Jeudi 9 Terme | Vendredi 10 Compt. | Vendredi 10 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 11 fr. 50 p. un an | juillet 1853. | Nord | 735 -- | 735 -- | 734 -- | 728 75 | 740 -- | 730 -- | 728 75 | 728 75 | 730 -- | 730 -- | 735 -- | 737 50 |
| tout. | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 60 fr. | janv. 1854 | Paris à Rouen | 870 -- | 865 -- | 860 -- | 862 50 | 870 -- | 865 -- | 855 -- | • | 855 -- | • | 865 -- | 870 -- |
| tout. | 92 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an. | sept. 1854 | Rouen au Havre | 445 -- | • | 440 -- | • | 440 -- | • | 445 -- | • | 445 -- | • | 447 50 | • |
| tout. | 51 | 94 | 38.000 | 500 | 400 | 9 fr. 50 p. un an. | janv. 1853 | Dieppe et Fécamp | • | • | 310 -- | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| • | • | 99 | 60.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | juillet 1853. | Caen et Cherbourg | 470 -- | • | 470 -- | • | 470 -- | • | 465 -- | • | 465 -- | • | • | • |
| tout | 23 | 99 | 51.000 | • | tout | 31 fr. 25 p. un an | janv. 1853 | Saint-Germain | 645 -- | 612 50 | 640 -- | 607 50 | 645 -- | 600 -- | 605 -- | 607 50 | 605 -- | 607 50 | 610 -- | 602 50 |
| tout. | 17 | 99 | 24.000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 6 m. | juillet 1852 | Versailles (r. g.) | 305 -- | • | • | • | 305 -- | • | 310 -- | • | 310 -- | • | • | • |
| 149 | • | 99 | 30.000 | 500 | 250 | • | avril 1853 | Ouest | 577 50 | • | • | • | 540 -- | • | 537 50 | • | 500 -- | • | • | • |
| tout. | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | • | Paris à Sceaux | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| 1116 | 1362 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 48 fr. 50 p. un an | oct. 1854 | Orléans | 1090 -- | 1090 -- | 1075 -- | 1075 -- | 1067 50 | 1090 -- | 1077 50 | 1070 25 | 1090 -- | 1090 -- | 1090 -- | 1090 -- |
| 627 | 600 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 23 fr. p. an en. | janv. 1853 | Paris à Strasbourg | 720 -- | 717 50 | 715 -- | 712 50 | 717 50 | 717 50 | 710 -- | 712 50 | 715 -- | 715 -- | 720 -- | 718 75 |
| • | • | • | 250.000 | 500 | 100 | 4 0/0 p. un an | • | Id. nouvelles. | 567 50 | 570 -- | 565 -- | 565 -- | 567 50 | 565 -- | 558 75 | 561 25 | 560 -- | 560 -- | 562 50 | 562 50 |
| 44 | 198 | 99 | 84.000 | 250 | tout | 14 fr. p. un an. | janv. 1853 | Strasbourg à Bâle | 355 -- | • | 352 50 | • | 355 -- | • | 352 50 | 350 -- | 350 -- | 352 50 | 353 75 | • |
| 393 | 545 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 5 0/0. | janv. 1854 | Paris à Lyon | 845 -- | 841 25 | 840 -- | 840 -- | 847 50 | 845 -- | 845 -- | 808 75 | 841 25 | 840 -- | 845 -- | 840 25 |
| • | • | 99 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | | Provins aux Ormes | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| • | 127 | 99 | 33.200 | 500 | 250 | 5 0/0 (1). | juillet 1853 | Dijon à Besançon | 480 -- | 480 -- | 500 -- | 500 -- | 505 -- | 500 -- | 515 -- | 542 50 | 515 -- | 545 -- | 522 50 | 525 -- |
| • | • | • | • | • | 200 | 4 0/0 (1). | • | Lyon à Genève | • | • | 440 -- | 440 -- | 445 -- | 440 -- | 440 -- | 439 75 | 440 -- | • | • | • |
| • | • | 99 | 80.000 | 500 | 300 | 8 fr. et 4 0/0 p. un an | juin 1854. | Lyon à la Méditerr. | 667 50 | 667 50 | 662 50 | 660 -- | 667 50 | 665 -- | 665 -- | 665 -- | 670 -- | 665 -- | 673 75 | 672 50 |
| • | 750 | 99 | 134.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853 | Chemins du Midi | 532 50 | 535 -- | 530 -- | 532 50 | 540 -- | • | 533 -- | 531 25 | 532 50 | 532 50 | 535 -- | 535 -- |
| tout. | 52 | 99 | 40.000 | 500 | tout | néant. | • | Bordeaux à la Teste | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| • | • | • | • | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | • | Grand Central | 435 -- | 437 50 | 432 50 | 430 -- | 432 50 | 433 50 | 430 -- | • | 430 -- | 430 -- | 435 -- | 432 50 |
| tout | 60 | 99 | 12.500 | 1000 | tout | 40 fr. par an | février 1853 | Naples à Castellam. | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| tout. | 50 | 99 | 9.100 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an | janv. 1853. | Anvers à Gand | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |

(1) Pendant la durée des travaux.

| | Samedi 4 Compt. | Samedi 4 Terme | Lundi 6 Compt. | Lundi 6 Terme | Mardi 7 Compt. | Mardi 7 Terme | Mercredi 8 Compt. | Mercredi 8 Terme | Jeudi 9 Compt. | Jeudi 9 Terme | Vendredi 10 Compt. | Vendredi 10 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rentes 3 0/0 | 68 90 | 68 75 | 68 4 | 68 85 | 67 -- | 68 55 | 68 25 | 68 1 | 68 15 | 68 10 | 68 45 | 68 40 |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 97 45 | 97 -- | 96 90 | 96 30 | 94 30 | 94 25 | 94 75 | 93 70 | 94 40 | 93 -- | 93 10 | 93 -- |
| Banque de France | 2700 -- | • | 2700 -- | • | 2700 -- | • | 2695 -- | • | 2695 -- | • | 2670 -- | • |
| Crédit mobilier | 577 50 | 578 75 | 572 50 | 570 2 | 592 20 | 590 -- | 574 75 | 575 -- | 575 -- | 575 -- | 577 50 | 578 75 |
| Comptoir national | 509 -- | • | 500 -- | • | 497 50 | • | 497 50 | • | 497 50 | • | 495 -- | • |
| Banque foncière | 495 -- | • | 495 -- | • | 495 -- | • | 500 -- | • | 500 -- | • | 500 -- | • |
| Do Obligations Cert. | 957 50 | • | 957 50 | • | 960 -- | • | 955 -- | • | 955 -- | • | 957 50 | • |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

| Date de l'emprunt | Nombre d'Oblig. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émiss. | Somme payée à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts six mois | Époques des tirages | Dates des paiements |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851. | 150.000 | 75 ans | 315 | tout. | 500 | 3 0 0 | avril. | janvier juillet. |
| Do. | 61.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0 0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 99 — | 535 | 375 | 625 | 5 0 0 | • | Do |
| 1851. | 182.338 | 99 — | • | tout. | 500 | 3 0 0 | • | janvier juillet. |
| Do | 3.309 | 99 — | 1001 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | • | Do |
| Do. | 50.300 | 96 — | 540 | tout. | 650 | 5 0 0 | assemb. gén. | Do |
| 1848 | 11.421 | 41 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0 0 | Do | décembre juin. |
| Do. | 6.301 | 42 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0 0 | Do | janvier juillet. |
| 1852. | 1.405 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0.0 | • | Do |
| 1853. | 17.100 | -- -- | 1.000 | 375 | 1.250 | 5 0 0 | • | Do |
| 1841. | 7.219 | 91 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | • | Do |
| 1850. | 6.634 | 75 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | • | Do |
| 1842. | 8.000 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0 0 | décembre. | Do |
| 1848. | 3.331 | 89 — | • | tout. | 1.250 | 5 0 0 | Do | Do |
| 1852. | 150.000 | 99 — | 310 | tout. | 500 | 3 0 0 | • | Do |
| 1845. | 3.867 | 71 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0 0 | Do | Do |
| 1847. | 4.978 | 64 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0 0 | • | Do |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0 0 | Do | mars septembre. |
| 1848. | 5.000 | 87 — | 900 | tout. | 1.250 | 6 0 0 | Do | janvier juillet. |
| 1844. | 2.775 | 47 — | 1.160 | tout. | 1.250 | 3 0 0 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.100 | 50 — | 560 | 375 | 625 | 5 0 0 | Do | janvier juillet. |
| 1841. | 1.000 | -- -- | • | tout. | 625 | 25 -- | Do | avril octobre. |

## Cours du 4 au 10 mars 1854.

| Noms des compagnies | 4 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-Boulogne | 317 50 | 317 50 | 318 -- | 317 50 | 315 -- | 315 -- |
| Paris à Lyon | 1017 50 | 1012 50 | 1012 50 | 1015 -- | 1020 -- | 1017 50 |
| Lyon à la Méditerranée 5 0/0 | 500 -- | 500 -- | 500 -- | 500 -- | 500 -- | 500 -- |
| Do Nouvelles 3 0/0 | 305 -- | 305 -- | 305 -- | 300 -- | 300 -- | 300 -- |
| Montereau à Troyes | • | • | • | • | • | • |
| Paris à Strasbourg | 500 -- | 507 50 | 505 -- | 507 50 | 505 -- | 505 -- |
| Saint-Germain nouvelles | • | • | • | • | 1025 -- | • |
| Versailles r. d. | 1025 -- | • | • | • | • | • |
| Ouest | 975 -- | 975 -- | • | 975 -- | 975 -- | 975 -- |
| Do nouvelles | 975 -- | 975 -- | 975 -- | • | • | • |
| Saint-Étienne à Lyon | • | • | • | • | • | • |
| Do 2e émission | • | • | • | • | • | • |
| Paris à Orléans | • | • | 1045 -- | • | • | • |
| Do Nouvelles 1848 | • | • | 1035 -- | • | • | • |
| Do Nouvelles 1852 | 312 50 | 310 -- | 310 -- | 305 -- | 302 50 | 300 -- |
| Paris à Rouen | • | • | • | • | • | 990 -- |
| Do nouvelles | • | • | 1180 -- | • | • | • |
| Rouen au Havre | • | 975 -- | 975 -- | 975 -- | 975 -- | 975 -- |
| Do nouvelles | • | • | • | 1200 -- | • | • |
| Strasbourg à Bâle | • | • | • | • | • | • |
| Do nouvelles | 390 -- | 400 -- | 400 -- | 400 -- | • | • |
| Dijon à Besançon | • | • | • | • | • | • |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 3 au 9 mars 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes | 3 | 4 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 731 25 à 737 50 | 727 50 à 7[illegible] 25 | 725 -- à 731 25 | 737 50 à 743 75 | 715 -- à 731 25 | 727 50 à 735 -- |
| Paris à Strasbourg | 701 25 à 712 50 | 700 -- à 706 25 | 700 -- à 712 50 | 712 50 à 718 75 | 708 25 à 712 55 | 708 25 à 712 50 |
| Orléans | 1070 -- à 1100 -- | 1070 -- à 1100 -- | 1050 -- à 1100 -- | 1060 -- à 1100 -- | 1050 -- à 1100 -- | 1060 -- à 1100 -- |
| Paris à Rouen | 850 -- à 900 -- | 850 -- à 900 -- | 850 -- à 900 -- | 850 -- à 900 -- | 850 -- à 900 -- | 850 -- à 900 -- |
| Rouen au Havre | 425 -- à 450 -- | 425 -- à 450 -- | 425 -- à 450 -- | 425 -- à 450 -- | 425 -- à 450 -- | 425 -- à 450 -- |
| Lyon | 800 25 à 812 50 | 800 -- à 812 25 | 800 -- à 812 50 | 712 50 à 818 75 | 800 25 à 812 50 | 800 -- à 812 50 |
| Ouest | • | • | • | • | • | • |

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

| Dénomination | Prix | Cours |
|---|---|---|
| ...usse Pernot, Dethomas et Ce. | 500 | 410 |
| — Leroy, de Camond et Ce. | 1000 | 1130 |
| ...Oblig. de la ville de Paris 1849 | 1000 | 1045 -- |
| Do Do 1852 | 1000 | 1145 |
| ...mbre à l'Oise ... Canal. | 1000 | 775 |
| ...mbre française canalisée | 500 | 1300 |
| ...ez ... Cuivre. | 100 | 92 50 |
| ...eille-Montagne ... Zinc. | 901 | 465 |
| N...elle-Montagne ... Zinc. | 1000 | 1250 |
| ... Zinc. | 250 | • |
| ...berg ... Zinc. | 75 | • |
| ...enedic... | 750 | 750 |
| ...uzaïa Algérie ... Cuivre. | 100 | 99 50 |
| ...anzy ... Charbon. | 500 | 800 |
| ...tour ... Charbon. | 1/3 401 | 510 |
| ...arbonnages belges | 500 | 325 |
| ...nt-du-Loup (sud) ... Charbon. | 1000 | 260 |
| ...nes de la Loire ... Charbon. | 1/7241 | 400 |
| ...vers-du-Fleau ... Charbon. | 1000 | 100 |
| ...eg Pendu ... Charbon. | 500 | • |
| ...nes ... Charbon. | 1/2 400 | • |
| ...ute Loire ... Charbon. | 500 | 255 |
| ...nchamp ... Charbon. | 5000 | • |
| ...incourt ... Charbon. | 1/1 500 | 800 |

| Dénomination | Prix | Cours |
|---|---|---|
| Echauroux ... Papeterie. | 1000 | 1011 |
| Essonne ... Papeterie. | 1000 | • |
| Seyssel ... Asphalte. | 1000 | 175 |
| Sambre-sur-Sambre ... Forges. | 1000 | 1740 |
| Aveyron (Decazeville) ... Forges. | 1000 | 660 |
| Maubeuge (Nord) ... Forges. | 500 | 510 |
| Alais ... Forges. | 500 | 1700 |
| Châtillon et Commentry ... Forges. | 1000 | 1100 |
| Providence ... Forges. | 1000 | 1000 |
| Herserange (la libre) ... Forges. | 500 | 317 50 |
| Le Phénix | 750 | 1215 |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1/2000 | 1500 |
| Valentin-Coq ... Usine. | 500 | 500 |
| Société Cail (Ce) ... Usine. | 500 | 600 |
| Cristallerie ... Usine. | 500 | 915 |
| Tuyaux de Chameroy ... Usine. | 500 | 800 |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 25 |
| Gaz anglais (Paris) | 250 | 400 |
| — français (Paris) | 500 | 900 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1275 |
| — de Belleville libéré | 500 | • |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 625 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 705 |
| — de l'Est (Vaugirard) | 500 | • |

| Dénomination | Prix | Cours |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | • |
| — d...les, 1re série | 100 | 90 |
| — Do 2e série | 100 | 45 |
| — de Besançon | 100 | 525 |
| — de Batignolles (Paris) | 1000 | • |
| — de Versailles | 500 | 575 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries Impériales | 1000 | 1000 |
| — Gaillard | 1000 | • |
| Gondoles parisiennes | 80 | 161 |
| Omnibus. Entreprise générale | 1000 | 1900 |
| Omnibus ... | 250 | • |
| Favorites ... Omnibus. | 500 | 1710 |
| Hirondelles ... Omnibus. | 1000 | • |
| Citadines ... Omnibus. | 1000 | 700 |
| Tricycles ... Omnibus. | 500 | 500 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | 600 |
| Dames ... Pet. voit. | 500 | 325 |
| Lutéciennes ... Pet. voit. | 500 | 600 |
| Sylphides ... Pet. voit. | 500 | 550 |
| Générale ... Ass. maritime. | 1/2500 | 45 0/0 b. |
| Lloyd français ... Maritime. | 5000 | 151 0/0 |
| Union des Ports ... Maritime. | 5000 | 13 0/0 b. |
| Mélusine ... Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination | Prix | Cours |
|---|---|---|
| Sécurité ... Maritime. | 5000 | 29 0/0 b. |
| Sauvegarde ... Maritime. | 5000 | 12 0/0 b. |
| Océan ... Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ... Incendie. | 400 | 145 0/0 b. |
| Générale ... Incendie. | 500 | 32.500 |
| Union ... Incendie. | 5000 | 53 0/0 b. |
| France ... Incendie. | 5000 | 32 0/0 b. |
| Paternelle ... Incendie. | 1000 | 3300 |
| Providence ... Incendie. | 2500 | 31 0/0 b. |
| Urbaine ... Incendie. | 5000 | 12 0/0 b. |
| Confiance ... Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Entrepôt d'Avignon | 31 50 | • |
| — de Cette | 10 | • |
| — de Fampoux | 25 | • |
| Glaces d'Oignies ... Belgique. | 1000 | 1400 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 400 |
| — de Montluçon | 500 | 410 |
| Docks | 250 | 201 25 |
| Journaux réunis | 500 | 540 |
| Malezieux ... | 500 | 750 |
| Cohin (Frères) | 500 | 500 |
| Gamaches | 500 | 400 |
| Palais de Cristal | 100 | 65 |
| Bûcher | 500 | • |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, F. Solar.

Digitized by Google

N° 706. 18e ANNÉE. — N° 11. SAMEDI, 16 MARS 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
**55, *Rue Richelieu***

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements.... | 13 » | 24 » |
| Etranger..... | 16 » | 30 » |

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### *SOMMAIRE.*

L'Emprunt, 161. — Chemin de fer de Saint-Germain. Section d'Auteuil, 161. — Chemin de fer de Paris à Lyon, 162. — Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, 162. — Chemins de fer du Midi, 162. — Banque de France, 162. — Recettes de la semaine, 162. — Avis aux actionnaires, 162. — Chemin de fer de Graissessac à Beziers. Compte-rendu, 163. — Chemin de fer de Graissessac à Beziers. Rapport à l'assemblée générale, 164. — Chemin de l'Ouest. Jugement de la première Chambre du Tribunal civil de la Seine, 166. — Emprunt de 250 millions, 166. — Rapport à l'Empereur, 166. — Décret. 168. — Crédit foncier de France. Coupures d'obligations de 100 fr., 668. — Chemin de fer d'Alais à Bességes, 169. — Chemins de fer projetés de Corbeil à Nevers et de Chartres à Moret ou Montereau, 169. — Chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort, 169. — Chemin de fer de Paris à Lyon. Ordonnance, 170. — Forges, 170. — Correspondance, 171. — Recettes, 172. — Annonces, 173, 174. — Chronique de la Bourse, 175. — Bourse, 176.

### L'Emprunt.

Ainsi que nous l'avons annoncé dans notre dernier numéro, l'emprunt que le Crédit mobilier et la Banque avaient essayé d'obtenir, est l'objet d'une souscription publique. Les négociations entamées avec ces établissements financiers n'aboutissant pas à des résultats satisfaisants, le gouvernement a eu recours à une mesure hardie et sage en même temps : il a appelé tous les capitalistes à souscrire, et par ce mode d'emprunt il associe la France entière à la pensée intime et à la politique de l'Empereur.

Une pareille mesure, en dérogeant à tous les usages consacrés depuis si longtemps, en mettant à l'écart des influences puissantes et séculaires, semblait devoir rencontrer des difficultés sérieuses et soulever de nombreuses objections. Il n'en a rien été ; tout le monde a été frappé de la sagesse qui a présidé à la réalisation du plan adopté par le gouvernement.

Nous publions toutes les pièces données par le *Moniteur*. Elles resteront comme un monument qui fait le plus grand honneur à l'administration de M. Bineau.

M. le ministre, dans son rapport, se félicite de la suppression des intermédiaires, en faisant remarquer que les bénéfices qu'ils auraient faits seront réalisés, en définitive, par la nation. Il ne faut pas, cependant, méconnaître les services qu'en d'autres temps ces intermédiaires ont rendus.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, nulle objection n'a été faite à la sagesse de la mesure, mais il nous semble que personne n'a indiqué l'esprit véritable qui a dominé et dicté cet acte sans exemple.

Un emprunt, dans les circonstances actuelles, avait une si grande portée, que le gouvernement de l'Empereur devait avant tout se préoccuper de l'effet qu'il produirait sur les puissances étrangères. Si cet emprunt eût été souscrit par le Crédit mobilier ou par les banquiers, il est évident que chacun pouvait penser que l'Etat était redevable en grande partie à ces intermédiaires de la facilité avec laquelle cet emprunt se serait effectué. Dans ce cas, le crédit de l'État se trouvait en seconde ligne, et nul n'aurait parfaitement déterminé si l'emprunt avait été souscrit par le public, parce que c'était une bonne affaire, ou parce qu'on avait confiance dans la sagesse et la politique de l'Empereur.

Grâce à la forme adoptée, le doute, l'incertitude ne sont plus permis, et l'Empereur a le droit de revendiquer comme une preuve de confiance et une adhésion à sa politique, l'empressement dont cet emprunt est l'objet.

C'est un grand spectacle que cette union de la nation avec son gouvernement, et si la paix est possible, c'est là le seul moyen de l'obtenir en montrant cette harmonie de sentiments, harmonie que, depuis bien des années, la France n'avait pas eu le bonheur dexprimer.

J. Mirès.

### Chemin de fer de Saint-Germain.

#### SECTION D'AUTEUIL.

Dimanche dernier on a procédé à la reconnaissance du chemin d'Auteuil. Les deux voies sont totalement posées, et la ligne sera livrée au public dans les premiers jours du mois d'avril. C'est par erreur que le *Moniteur* a annoncé que l'ouverture aurait lieu le 20 mars.

D'une longueur totale de 9,500 mètres environ, ce chemin est à deux voies dans tout son parcours. On n'y compte pas moins de quatorze ponts, tous en fonte et en fer, d'un modèle solide, uniforme et d'une élégante simplicité. Outre ses deux gares extrêmes, il sera desservi par cinq stations, échelonnées à de courtes distances, et dont la première, en quittant l'embarcadère de la rue Saint-Lazare, est placée à Batignolles, au pont Cardinet, à l'endroit où le chemin s'éloigne de la voie de Saint-Germain. Vient ensuite, dans le bas de la plaine qui s'étend entre les fortifications et le mur d'enceinte de Paris, la station de Courcelles, destinée surtout à la population du village le Valois; ce village né depuis quatre ans à peine, a déjà pris une extension considérable. De Batignolles jusqu'à la station de l'Etoile, construite sur l'avenue de Neuilly, tout près de la porte Maillot, le chemin de fer est bordé d'un double boulevard large, sablé, planté d'arbres, et qui deviendra, avec le temps, une belle promenade. Il ne nous reste plus à nommer que les stations de la porte Dauphine et de Passy, cette dernière située dans le bois de Boulogne, près de la Muette. On se fait sans peine une idée des flots de promeneurs que le chemin d'Auteuil conduira dans ces parages pendant la belle saison, surtout lorsque le bois de Boulogne aura reçu tous les embellissements dont on a résolu de le doter, et qui en feront un parc vraiment délicieux.

Quoiqu'il n'ait pas une grande étendue, le chemin d'Auteuil a pourtant donné lieu à des travaux de terrassement considérables, car il

Digitized by Google

court d'un bout à l'autre dans une tranchée qui n'a pas moins de 8 mètres de profondeur en certains endroits. Aussi la Compagnie a-t-elle cru devoir faire planter avec soin les talus qui bordent la voie de plantes et d'arbustes de toutes sortes, qui formeront, avant peu, un double rideau de verdure et de fleurs.

On sait que le chemin qui nous occupe va finir au cœur même d'Auteuil, dans la villa Montmorency. On peut prévoir, dans un avenir assez rapproché, le moment où, continué jusqu'à Saint-Cloud, puis jusqu'à Sèvres, il ira rejoindre par Vanves le chemin de la rive gauche, complétant ainsi avec les voies déjà existantes, avec celle dernièrement votée de Paris à Vincennes, et celle encore en projet de Paris à Neuilly, le réseau déjà si étendu des chemins de fer de la banlieue.

Nous donnons ci-dessous les prix adoptés par la Compagnie pour la section d'Auteuil :

| De Paris à | *Semaine*, wag. | dilig. | *Dimanche* wag. | dilig. |
|---|---|---|---|---|
| Auteuil, Passy, Porte Dauphine, Porte Maillot, | 30 c. | 40 c. | 30 c. | 40 c. |
| Trajet entre deux station..... | 20 c. | 30 c. | 30 c. | 40 c. |

G. Lenoir.

### Chemin de fer de Paris à Lyon.

Le projet de fusion entre le chemin de Paris à Lyon et le chemin de Dijon à Besançon a été définitivement signé entre les parties. Le Conseil d'État est actuellement saisi de l'examen de la convention, et, par suite, le Conseil d'administration du chemin de Paris à Lyon convoque ses actionnaires pour le 20 avril prochain. Dans notre prochain numéro nous examinerons les conséquences de ce traité et la valeur des concessions nouvelles obtenues par le chemin de fer de Paris à Lyon.

F. Solar.

### Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Le retour de la belle saison a permis de donner une impulsion nouvelle aux travaux d'exécution du chemin de fer de Valence à Avignon, et tout annonce que la voie ferrée pourra être livrée à la circulation à peu près à l'époque prescrite.

Dans ce moment, les murs de l'embarcadère sont achevés jusqu'au toit, et les ouvriers sont occupés à placer la charpente qui doit supporter le couvert. L'entrepôt des marchandises est également très-avancé, et les murs du bâtiment qui doit servir de remise aux locomotives s'élèvent à vue d'œil, de sorte que tous ces ouvrages, pour peu que le temps continue à être favorable, pourront être terminés en temps utile.

Quant à la pose des rails, on sait qu'elle est complète sur une seule voie, de Montélimar à Avignon, et cette partie des travaux est poussée avec une si grande activité sur la section du chemin entre Montélimar et Valence, qu'on espère qu'à la fin de la semaine prochaine les locomotives de service pourront parcourir ce trajet sans solution de continuité. Déjà même, ainsi que nous l'avons dit, une locomotive est installée sur la partie qui va de Valence à Fiancée, et rend de grands services pour le transport des matériaux.

G. Lenoir.

### Chemin de fer du Midi.

On nous écrit d'Agen que M. Flachat, l'un des trois membres du Conseil d'administration du chemin de fer de Bordeaux à Cette, est passé à Agen le 13 mars. La présence de cet administrateur ne peut que donner une nouvelle impulsion aux travaux, qui se poursuivent, du reste, avec une très-grande activité entre Bordeaux et Langon, et ne sont retardés entre Langon et Agen que par les résistances de certains propriétaires.

La Compagnie, du reste, pour éviter tout retard et obtenir la cession immédiate des terrains qui lui sont nécessaires, offre de payer aux vendeurs, sur le certificat de leurs notaires, des à-compte qui peuvent s'élever jusqu'aux quatre cinquièmes de l'indemnité consentie. Nous croyons cette offre de nature à lever toutes les difficultés.

On a déjà commencé les fondations des ponts de Langon, sur la Garonne, et d'Aiguillon, sur le Lot. Ces deux ponts seront chacun de trois travées, et construits en tôle.

Sur plusieurs points du parcours, entre Agen et la Réole, des chantiers de terrassements sont ouverts. L'*Echo de Marmande* nous annonce que dans les environs de cette ville, des rails provisoires ont été posés pour le transport des terres, et les travaux se poursuivent même pendant la nuit.

La première section, de Langon à Bordeaux, sera livré avant la fin de 1854, et l on donne comme certain que la ligne entière d'Agen à Bordeaux sera terminée au plus tard dans quinze mois.

G. Lenoir.

### Banque de France.

D'après un arrêté du Conseil général, la Banque se chargera d'effectuer les paiements des 7 mai, 7 juin et 7 juillet, pour l'emprunt ouvert par décret du 11 de ce mois, en se conformant à la loi du 17 mai 1834 et à l'ordonnance du 15 juin suivant, qui ont déterminé les limites dans lesquelles la Banque est autorisée à prêter sur effets publics.

La Banque opérera directement au Trésor les paiements moyennant la remise préalable :

1° Du certificat de dépôt constatant le paiement du premier dixième qui sert de garantie au Trésor ;

2° Du versement d'un cinquième du montant du paiement à faire.

L'avance aura lieu pour trois mois, sauf renouvellement, s'il y a lieu, avec faculté à l'emprunteur de se libérer à sa volonté, en payant, dans tous les cas, un *minimum* d'intérêt de quinze jours.

Des avis seront ultérieurement donnés, s'il y a lieu, pour les paiements postérieurs à ceux qui sont indiqués plus haut.

### Recettes de la semaine.

| *Lignes.* | *Recettes brutes.* | *Augment. s. 1853* *Totale* | *0/0.* |
|---|---|---|---|
| Orléans | 800,165 » | 241,752 | 43.2 |
| Nord | 690,772 » | 153,542 | 30.0 |
| Rouen | 210,472 » | 44,381 | 26.7 |
| Havre | 98,139 » | 30,693 | 45.5 |
| Lyon | 390,177 » | 67,796 | 20.9 |
| Strasbourg | 540,401 » | 158,099 | 41.3 |
| Ouest | 121,014 » | 30,801 | 33.7 |
| Bale | 63,630 » | 10,716 | 20.2 |
| Méditerranée | 178,341 » | 55,315 | 44.7 |

C. Devina.

## AVIS AUX ACTIONNAIRES.

### Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Orléans. — Le jeudi 30 mars aura lieu une assemblée générale des actionnaires, à 2 heures et demie, hôtel de l'administration, 11, rue de la Chaussée-d'Antin.

Pour y assister, déposer vingt actions au moins trois jours à l'avance. Les cartes d'admission sont nominatives et personnelles.

But de l'assemblée : Modifications aux statuts.

Ouest. — Le 30 mars, assemblée générale, à 3 heures, 44, boulevard Montparnasse.

Déposer vingt actions du 5 au 20 mars.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés à la Compagnie.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus qu'à dater du 1er mars prochain, leurs titres seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, à la gare Saint-Lazare.

Il leur sera remis, en échange, un récépissé de dépôt nominatif, sur la présentation duquel les dividendes souscrits seront payés.

Lyon a la Méditerranée. — L'assemblée générale se réunira le samedi 25 mars, à 3 heures, rue Laffitte, 23.

Vingt actions donnent le droit de faire partie de l'assemblée.

On donnera des cartes d'admisson sur dépôt des titres.

Rouen au Havre. — Assemblée générale le 30 mars, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

On délibérera sur la proposition de modification aux statuts, en ce qui règle l'amortissement du capital social.

Digitized by Google

Déposer vingt actions, de 10 à 4 heures, avant le 15 mars.

DIEPPE ET FÉCAMP. — Assemblée générale, le samedi 8 avril, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

Déposer vingt actions et les présenter, avant le 25 courant, de 10 à 3 heures.

CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE. — Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à la frontière de France, a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de cette Compagnie qu'ils sont convoqués en assemblée générale pour le mardi 21 mars prochain, à midi, dans les bureaux de l'exploitation, à Marchiennes-au-Pont, près Charleroi (Belgique).

Le but de la réunion est de délibérer sur les comptes du dernier semestre 1853. Ces comptes seront déposés, vingt jours à l'avance, dans lesdits bureaux, à l'inspection de MM. les actionnaires.

Pour être admis à l'assemblée générale, il faut être porteur de cinq actions au moins, complétement libérées, et avoir déposé ses titres, au moins dix jours à l'avance, boulevard Waterloo, 20, à Bruxelles, entre les mains du secrétaire directeur ;

Ou, au moins quinze jours à l'avance, à Paris, rue Grange-Batelière, 11, entre les mains de M. Bernard ;

Ou, au moins quinze jours à l'avance, entre les mains de M. Arnold, 31, Golden-Square, à Londres.

MM. les actionnaires sont aussi prévenus qu'à partir dudit jour 21 mars, ils pourront se présenter au siége de la Compagnie du chemin de fer du Nord, à Paris, place Roubaix, bureau des actions, pour faire estampiller leurs titres, conformément aux arrangements intervenus entre les deux Compagnies.

MINES DE LA LOIRE. — Assemblée générale, le jeudi 30 mars, à trois heures, 48, rue de la Victoire.

On examinera les comptes de l'exercice 1854, et on recevra la communication des notifications du gouvernement, concernant la constitution de la Compagnie, et pour délibérer sur les mesures qu'elles comportent.

Déposer vingt cinq actions avant le 27 mars, et avant le 28 mars, à Lyon, rue Lafont, 2.

GRAND'COMBE. — Le 26 mars, assemblée générale, à Nimes.

Déposer vingt actions, au moins, à Nimes ; à Paris, rue Lepelletier ; à Marseille, rue Haxo, 17.

## APPELS DE FONDS.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 25 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18 ; à Bâle, chez M. Marcuard et Cᵉ.

CRÉDIT FONCIER. — La série M, composant les promesses d'obligations foncières de 120,001 à 130,000, a été désignée par le sort, dans le tirage qui a eu lieu publiquement, au siége de la Société, le 22 février, pour la libération complète des obligations définitives de 1,000 f.

En conséquence, tout porteur de promesse appartenant à cette catégorie est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr., complémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. avant le 9 mars ou 500 fr. avant le 9 mai prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et, notamment, il perdra le droit aux lots.

## SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

PARIS A ROUEN. — Souscription, rue d'Amsterdam, 11, à l'emprunt de 18 millions émis par la Compagnie.

Les obligations, émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1250 fr., et produisent 50 fr. d'intérêts par an.

## ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

SAINT-ÉTIENNE A LYON. — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, *en liquidation*, sont prévenus que depuis le 15 mars courant, les bureaux de l'Agence centrale sont transportés place Vendôme, 15 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, antérieures au 1ᵉʳ janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie, le 1ᵉʳ juillet 1853 et le 1ᵉʳ janvier 1854.

MM. les actionnaires qui n'ont pas encore retiré leurs bons de délivrance sont instamment invités à se presser de le faire pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu.

CRÉDIT FONCIER. — Voir dans le corps du journal.

## AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6 201 — 6,203 — 6,210 — 6,213 — 6,225 — 6,230 — 6,231 — 6,232 — 6,234 — 6,236 — 6,240 — 6,242 — 6,243 — 6,251 — 6,266 — 6,269 — 6,271 — 6,273 — 6,279 — 6,281 — 6,283 — 6,291 — 6,293 — 6,295 — 6,297 — 6 299, et celles de l'emprunt de 1847 portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015 — 1,017 — 1,019 — 1,023 — 1,035 — 1,037 — 1,038 — 1,043 — 1,061 — 1,064 — 1,083, tirées le 24 février, sont remboursées depuis le 1ᵉʳ mars à 1,250 fr., rue d'Amsterdam, 11, de dix à trois heures.

C. DEVINA.

---

## Chemin de fer de Graissessac à Béziers.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 24 MAI 1854.

*Compte-rendu.*

Les actionnaires de la Compagnie de Graissessac à Béziers se sont réunis pour la première fois en assemblée générale, le 14 mars, sous la présidence de M. le vicomte de l'Epine, président du Conseil d'administration de la Compagnie.

Le bureau était composé de MM. E. Aimé, David fils aîné, marquis de Saint-Paul, vicomte de Rouville, P. Monteaux, J. Carteret, membres du Conseil d'administration.

MM. Hilden et Peaucellier remplissaient les fonctions de scrutateurs, et M. Ch. Cliquet, celle de secrétaire.

A trois heures et demie, M. le président constate que 117 actionnaires ont déposé 7,508 actions ;

Que la feuille de présence a été signée par 111 actionnaires, porteurs de 6,708 actions ;

Qu'ainsi l'assemblée générale est valablement constituée.

M. le Président donne la parole à M. Carteret, administrateur délégué, pour lire le rapport du Conseil d'administration.

Avant de passer à cette lecture, M. Carteret donne connaissance à l'assemblée d'une protestation adressée au Conseil, samedi dernier, par quelques actionnaires, contre des obstacles que le Conseil aurait opposés arbitrairement à la délivrance des cartes d'admission.

L'administrateur délégué explique comment on n'a refusé d'autres actionnaires que ceux : 1° qui se sont présentés après l'expiration du délai fixé par l'art. 35 des statuts ; 2° qui ont effectué sur leurs actions le premier versement de 100 fr. et sont en retard du second. Dans le premier cas, la disposition des statuts est formelle ; dans le second cas, le Conseil, a-t-il dit, s'est conformé à tous les précédents. Au surplus, ajoute-t-il, quelques actionnaires seulement se sont trouvés dans cette situation.

M. le Président invite l'assemblée générale à se prononcer, par un vote formel, sur le mérite de cette protestation. L'assemblée générale, à l'unanimité, se déclare régulièrement constituée et passe à l'ordre du jour.

M. Carteret, administrateur délégué, donne ensuite lecture du rapport dont nous publions le texte plus bas.

Il en résulte que la Compagnie a reçu sur les deux appels qu'elle a faits, y compris les intérêts de retard, la somme de 5,738,139 12

Sur cette somme, il a été dépensé. . . . . 537,236 »

Excédant disponible. . . . 5,200,853 12

La Compagnie pense que cette situation permettra, tout en poussant les travaux avec activité, de retarder, quant à présent, l'appel de 50 fr., nécessaire pour l'échange des titres nominatifs en titres au porteur.

Après la lecture du rapport, plusieurs actionnaires adressent au Conseil plusieurs questions relatives au contrat à forfait.

Ils craignent que le prix de ce contrat ne soit trop élevé, et que le Conseil, en exécutant le contrat, n'ait pas défendu l'intérêt des actionnaires, en cherchant à obtenir, soit une réduction sur le prix, soit même la résiliation du marché.

M. le Président, au nom du Conseil, déclare accepter avec satisfaction l'occasion de donner publiquement des explications complètes sur les faits et circonstances dont on vient de parler. Il résulte de ces explications que le contrat à forfait, ainsi que le constate le rapport, a été transmis à la Compagnie, comme la concession elle-même ; qu'il ne dé-

Digitized by Google

pendait de personne d'en modifier les conditions, et encore moins d'en paralyser l'exécution. Au surplus, pour dissiper les scrupules qui s'étaient élevés dans l'esprit de quelques personnes, le Conseil a consulté sur cette question MM. Bethmont, Marie, Duvergier et Paillet, et ces honorables jurisconsultes ont répondu unanimement que le contrat à forfait est parfaitement régulier et valable, obligatoire pour la Compagnie, et que le Conseil ne saurait se refuser à son exécution.

M. l'Administrateur délégué ajoute encore quelques renseignements sur les chances que présente l'exécution du chemin, placé, comme le montrent les plans et profils, dans des conditions difficiles. Il convient donc, surtout à l'égard de ce chemin, de réserver son jugement jusqu'à l'achèvement des travaux.

Après ces explications et d'autres successivement échangées, l'assemblée passe au vote des propositions du Conseil; ces propositions sont ainsi conçues :

PREMIÈRE RÉSOLUTION.

L'assemblée générale, vu l'art. 5 des statuts, fixe à 86,234 fr. la somme due aux concessionnaires pour remboursement de frais relatifs à l'entreprise, faits par eux jusqu'à l'autorisation de la Société, ratifie le paiement de 67,000 fr. fait à valoir par le Conseil, et autorise le paiement du surplus.

DEUXIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale, vu les art. 27 et 28 des statuts, fixe à 60,000 fr. la somme annuelle affectée à la rémunération des membres chargés de la direction, au paiement des jetons de présence attribués aux administrateurs, et au remboursement de leurs frais de voyage.

TROISIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale approuve les comptes présentés par le Conseil d'administration pour l'exercice 1853-1854.

QUATRIÈME RÉSOLUTION.

L'assemblée générale, vu les art. 25 et 27 des statuts, autorise le Conseil d'administration à émettre des obligations pour une somme de 3,600,000 fr. effectifs, représentant 100 fr. par action, et, dans ce cas, à libérer les actions à 400 fr. Elle donne tout pouvoir au Conseil pour émettre ces obligations dans les circonstances et aux conditions qu'il jugera convenables pour obtenir, à cet effet, l'approbation du gouvernement, et au besoin proposer et consentir toutes modifications et additions aux statuts de la Compagnie.

Chacune de ces résolutions est votée à l'unanimité.

G. LEXOIS.

## Chemin de fer de Béziers à Graissessac.

RAPPORT A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Messieurs,

Aux termes des art. 34 et 37 des statuts, nous venons, à l'expiration de la première année, vous rendre compte de la situation de notre Société.

Nous devons vous soumettre d'abord quelques renseignements généraux à l'aide desquels vous pourrez apprécier la valeur de l'entreprise en elle-même, les éléments de succès qu'elle comporte, les chances diverses de son avenir, et vous faire connaître en même temps les circonstances qui ont entouré la formation de la Société et précédé notre gestion.

I. — La contrée que traverse notre ligne en remontant de Béziers par Bédarieux jusqu'à Graissessac, est, dans cette partie favorisée de la France, l'une des plus importantes sous le double rapport de l'industrie et des produits naturels.

Nous devons placer en première ligne les mines de Graissessac, puisqu'elles ont donné leur nom à notre Compagnie.

Ces mines de houille, qui forment au nord le point de départ de la voie ferrée, ont été l'une des principales raisons de son établissement, et seront l'une des sources les plus fécondes de ses produits. Le bassin houiller de Graissessac, l'un des moins connus de France, parce que, en raison de sa situation géographique, l'exploitation par les routes ordinaires en est difficile, coûteuse, et par conséquent limitée, est l'un des plus riches et des plus importants que possède la France. La masse exploitable peut suffire pendant plusieurs siècles à une production de 4 à 500,000 tonnes par année. La qualité des charbons, dans les bonnes veines, est d'une supériorité officiellement constatée. Il résulte, en effet, d'une lettre de M. le ministre de la marine, en date du 2 juillet 1852, « que la commission chargée des expériences (au port de Toulon), regarde le charbon » de Graissessac comme le meilleur de ceux qu'elle ait » été chargée d'expérimenter; que ce charbon est appelé à suppléer le charbon anglais....., et qu'en cas » de guerre, la marine aurait un grand intérêt à pouvoir s'en approvisionner facilement. »

Le chemin de fer, en réduisant à 79 kilomètres la distance des mines de Graissessac à la mer; en versant ses charbons à Béziers, soit sur le canal du Midi, soit sur le chemin de Bordeaux à Cette, qui les emporteront vers l'Océan, assure donc aux mines une prospérité à laquelle se lie naturellement celle de notre Compagnie.

Près des mines de charbon et dans les mêmes terrains, se trouvent plusieurs gisements de minerais métalliques, dont l'importance, peu connue aujourd'hui, datera aussi de l'installation du chemin de fer. Tels sont les riches gisements de fer oxydé de Notre-Dame-de-Maurian, les mines de cuivre de Lunas et du Bousquet, les plombs sulfurés de la Billière, de Rongas et de Villemagne, les minerais de zinc et l'alquifoux de Saint-Gervais; les sulfates de baryte de Clayrac; les asphaltes et huiles de pétrole de Gabian; les marbres de Fangères; les plâtres et la chaux hydraulique de Rongas; les eaux thermales de Lamalou, etc.

Toutes ces richesses minérales, peu exploitées jusqu'à présent, n'attendent que la construction du chemin de fer pour profiter des avantages que leur assure le voisinage du combustible, cette condition première de l'industrie. Là se trouvent en effet réunis les éléments d'un groupe métallurgique auquel l'intelligence de ses propriétaires a depuis longtemps assigné un rôle important, et qui pourra, par le concours du chemin de fer, arriver en peu d'années à un très-haut degré de développement.

Les produits du sol et de l'industrie locale méritent encore de fixer votre attention.

Cette contrée fournit une quantité considérable de cercles, employés à Cette par le commerce des vins et esprits; ce qui suffit à vous faire apprécier le mouvement de cette marchandise encombrante. Il convient d'y ajouter les écorces nécessaires aux tanneries qui approvisionnent les départements voisins. L'Aveyron et le Tarn, dont les limites confinent tout près de Graissessac au département de l'Hérault, envoient par les routes que doit raccourcir le chemin de fer, des grains, des avoines, des cercles encore, des pommes de terre, des viandes salées, etc.

De ces départements et de plusieurs autres situés au-dessus, en remontant vers l'Auvergne, ainsi que des arrondissements voisins de Graissessac, descendent, chaque semaine, de nombreux troupeaux qui vont à Béziers alimenter ce marché, d'où partent incessamment les approvisionnements de tout le pays environnant, de Marseille, de Toulon, et même de l'Algérie.

Aujourd'hui, dans l'état actuel des routes, on compte sur ce marché près de 200,000 têtes de bestiaux par année; et comme on s'accorde généralement à reconnaître insuffisants les calculs qui, pour évaluer à l'avance les produits des chemins de fer, doublaient la circulation ordinaire, il est facile de voir que là se trouve un élément sérieux de produits.

Vient ensuite Bédarieux, ville importante par ses industries diverses, ses fabriques nombreuses, et qui expédie sur Béziers de fortes quantités de draps et de cuirs, des papiers, des alcools, des bois, etc., etc. Bédarieux est le point central où convergent les produits de la vallée de l'Orb, de Saint-Chinian, de Mazamet, de Saint-Pons et l'entrepôt de ces villes manufacturières, tant pour les matières premières que pour les produits manufacturés.

Les marchandises en retour de Béziers sur Bédarieux et les localités environnantes, consistent en laines, peaux et cuirs bruts, vins, grains, comestibles, poissons, drogues, bois de teinture, fers, sels, etc., etc., et donnent lieu dès à présent à une importante circulation.

Enfin, les voyageurs, dont le nombre est toujours en rapport direct avec le mouvement des affaires et de l'industrie, alimentent aujourd'hui trois services de diligences qui vont et viennent chaque jour de Bédarieux à Béziers.

Là se trouve, on le comprend, la circulation la plus active, puisqu'au delà, les montagnes élevées de Graissessac ont rendu très-difficiles jusqu'à ce jour les communications avec les départements supérieurs. Toutefois, l'exploitation du chemin de fer sur ce point de Bédarieux, où se réunissent, comme des affluents naturels, les routes principales des arrondissements de Saint-Pons et de Lodève, et la possibilité déjà constatée de percer au delà de Graissessac ce rempart infranchissable aujourd'hui, nous promettent pour la ligne entière un mouvement considérable de voyageurs.

Telles sont, sauf ce que nous venons d'indiquer en dernier lieu, les ressources locales et les forces naturelles de notre chemin de fer.

Considéré ainsi dans son indépendance, ses chances de prospérité sont, on peut le dire, assurées.

Mais il possède d'autres avantages entre lesquels sa position toute spéciale lui permettra en quelque sorte de choisir.

Il aboutit à Béziers au canal du Midi; par là, il touche à la fois à la Méditerranée et à l'Océan, et assure aux marchandises qui n'ont pas besoin de vitesse, les tarifs si favorables des canaux.

Il se relie à Béziers, dans une gare commune, à la ligne de Bordeaux à Cette, et les marchandises comme les voyageurs pourront choisir entre la voie ferrée et le canal.

Enfin, prolongé de Graissessac à Rodez, il peut joindre là le Grand-Central et compléter ainsi la route la plus directe de Paris à la Méditerranée. Alors ce serait plus qu'un chemin d'exploitation locale; il deviendrait en quelque sorte tête de ligne, et d'une ligne de première importance de Paris à Agde : Agde, le seul port, après Toulon, qui, dans la Méditerranée, soit à l'abri d'une excursion ennemie.

Cette perspective n'a pas échappé aux hommes éminents qui administrent le Grand-Central : ils ont demandé au gouvernement la concession d'une ligne qui, partant de Marcillac, près Rodez, viendrait aboutir à Graissessac. Mais vos administrateurs les avaient devancés, et, dès le mois d'avril 1853, ils avaient eux-mêmes déposé une demande en concession au ministère des travaux publics.

Il est inutile d'indiquer ici les raisons qui, jusqu'à présent n'ont permis ni aux uns ni aux autres, de donner suite à ce projet; mais il le serait aussi de développer les avantages qui résulteraient de sa réalisation.

Avant même que la création de tant de voies ferrées eût ainsi doublé ses chances de succès et de prospérité, le chemin de fer de Graissessac à Béziers avait été étudié sous l'impulsion à la fois du gouvernement et des propriétaires des mines de charbon.

L'importance de ces mines et l'intérêt qui s'attache

Digitized by Google

à leur développement, tant pour l'industrie privée que pour la marine de l'État, avaient déterminé ces études et la préparation de plans complétement élaborés.

Mais la contrée qu'il faut traverser, et dont nous vous soumettrons dans un instant la description sommaire, présente à l'exécution des difficultés considérables, que vous apprécierez suffisamment en remarquant qu'il y a dix ans à peine le charbon se transportait de Graissessac à dos de mulet.

Ce fut sans doute afin de n'effrayer personne par l'élévation des frais de construction, quand la somme des produits était incertaine et peu appréciable, que les évaluations de la dépense s'affaiblirent et restèrent au-dessous du chiffre qu'atteindra la construction. Là, probablement aussi, se glissa quelqu'une de ces erreurs qui, dans les études faites, même par les ingénieurs du gouvernement, donnèrent lieu, à cette époque, à des mécomptes dont on n'a pas oublié la gravité. Vous savez tous dans quelle mesure les chemins de fer les plus savamment étudiés et exécutés ont dépassé la prévision des ingénieurs du gouvernement et des Compagnies.

Par ces raisons, sans doute, personne dans le pays n'entreprit l'exécution des plans proposés, même parmi ceux dont la fortune, enfouie dans des mines peu exploitables, attend, pour devenir réelle, la construction du chemin de fer. Enfin, dans les derniers mois de 1852, quatre demandeurs se présentèrent pour cette concession.

Ils avaient, au préalable, étudié la localité tout entière et compris l'avenir de ce bassin métallurgique, où le charbon touche au fer, où les forges peuvent puiser à la fois le combustible et le minerai.

Ils avaient assisté aux expériences faites à Toulon, du charbon de Graissessac; ils avaient reçu du ministre de la marine la lettre importante dont nous vous avons cité un extrait.

Ils avaient apprécié l'importance du moment où la marine à voiles se transforme en marine à vapeur, où la production du fer français devient insuffisante, et devant ces circonstances favorables, ils acceptèrent les chances d'une dépense plus forte de construction, dont des études sérieuses leur démontrèrent la nécessité.

Ils constituèrent une société au capital de 16 millions, et formèrent le capital à Londres, où la souscription fut ouverte et où fut placée immédiatement la plus grande partie des actions.

Mais auparavant ils conclurent, pour la construction entière du chemin et les fournitures, un marché à forfait, moyennant la somme de 16,800,000 fr. Cette forme leur était commandée ici par le peu de notoriété, surtout en Angleterre, des lieux où doivent s'exécuter les travaux, par l'impossibilité où les souscripteurs étaient de contrôler les évaluations présentées.

Enfin, ils y étaient invités par le souvenir des mécomptes dont plusieurs Compagnies ont eu à souffrir.

Un prospectus énumérant toutes les conditions de l'entreprise, énonçant le chiffre du marché à forfait, fut publié à Londres et inséré dans les grands journaux, notamment dans le *Times* du 10 septembre 1852. Ainsi, dès l'origine et plus de cinq mois avant la constitution de la Société, tous ces faits étaient publiés et consommés.

Le 15 décembre 1852, les statuts de la Société furent rédigés et soumis à l'approbation du conseil d'État et du gouvernement.

Toutes ces circonstances et tous ces faits furent alors annoncés et constatés; le contrat à forfait fut énoncé dans l'acte de société; il le fut dans des termes empruntés aux statuts des Compagnies qui se trouvent dans une position analogue; et il fut ainsi transmis par les concessionnaires à la Compagnie en même temps que la concession elle même.

Les statuts furent approuvés, le 26 février 1853, par un décret publié au *Moniteur*, le 28 du même mois, et au *Bulletin des lois* le 31 mars suivant, et la Compagnie étant constituée, le Conseil entra en fonctions.

Le Conseil s'est donc trouvé, dès l'origine, en présence d'une situation faite et antérieure à son existence. Il n'avait, aux termes de l'art. 4 des statuts, qu'à exécuter, d'une part, le contrat fait avec le gouvernement, de l'autre, le contrat fait avec les entrepreneurs. C'est alors qu'a commencé sa gestion.

II. — Le Conseil s'est constitué d'abord et a élu son président; puis il a choisi dans son sein un administrateur délégué. Les fonctions du président n'ont pas besoin d'être expliquées; il convient peut-être de définir en quelques mots celle de l'administrateur délégué.

Cet administrateur surveille et dirige les bureaux, la correspondance, les rapports avec les entrepreneurs généraux; il exécute en toutes choses les décisions du Conseil, auquel il propose les mesures à prendre, et soumet celles dont l'urgence a précipité l'exécution; il lui rend compte, dans chacune de ses séances, de l'ensemble et des détails de la situation.

Le Conseil d'administration se réunit au moins une fois chaque semaine. Sur le compte rendu par l'administrateur délégué, il approuve ou modifie les mesures à prendre; il administre donc toujours, et la délégation qu'il a faite équivaut à la permanence d'un administrateur.

III. — Le premier soin du Conseil, une fois constitué, a été de régler la direction, la surveillance et le contrôle des travaux, et d'organiser au mieux des intérêts de la Compagnie cette partie principale aujourd'hui de ses attributions.

A cet effet, un règlement pour l'exécution des travaux a été préparé par les soins de nos ingénieurs, discuté avec les entrepreneurs généraux, et signé, le 12 avril 1853, entre ces derniers et l'administrateur délégué. Ce règlement ajoute encore, s'il est possible, aux obligations résultant du marché primitif; il les précise et les complète; il donne aux ingénieurs et au Conseil, sur les travaux, une autorité plus étendue encore que celle qui leur appartient naturellement, et assure ainsi, par d'incontestables garanties, la construction la plus solide, l'exploitation la plus économique et l'entretien le moins dispendieux.

Le Conseil avait à faire de suite une application importante du règlement, dans la vérification et l'étude, au point de vue de la Compagnie, des plans proposés par les concessionnaires.

Par ses ordres, MM. les Ingénieurs de la Compagnie ont soigneusement étudié le tracé et cherché la direction la plus avantageuse, sous le double rapport de l'économie dans l'entretien de la voie et de l'élévation dans les produits.

Une description sommaire des localités fera comprendre l'importance qui s'attachait à cette détermination du tracé.

La ligne peut se diviser en deux parties bien distinctes: la première moitié, en partant de Béziers, se trouve dans des conditions à peu près ordinaires d'exécution; on avait seulement à choisir entre diverses communes. Une déviation de 12 kil. sur les plans primitifs a été adoptée comme assurant une meilleure circulation.

Mais la deuxième, qui remonte à Graissessac, en traversant le col de Pétafy, les abords de Bédarieux et la vallée de l'Orb, présente des difficultés sérieuses.

Ainsi, sur une longueur totale de 52,327m,70, les souterrains comptent pour 2,428m 58, les viaducs pour 1,033m,74; ce qui représente 4,461m,74, c'est-à-dire près de 4 kilomètres et demi, ou le treizième de la ligne en grands travaux d'art.

Un des souterrains, celui de Pétafy, parcourt 1,483 mètres sous une profondeur de 100 à 150 mètres; un des viaducs, celui de l'Orb, aura 570 mètres de longueur à 37m,80, maximum de hauteur, et des arches, dont quelques-unes ont 38 mètres d'ouverture. Nous ne parlons ici que des grands travaux d'art et négligeons les ponts et ponceaux, les souterrains de peu d'importance et autres petits ouvrages dont le nombre dépasse 375. Nous mentionnerons seulement encore les déblais et remblais dont ce que nous venons de dire peut déjà donner la mesure. Quatre tranchées: celles de Bédarieux, Puissalicon, d'Espondeilhan et Monestier, ont des longueurs qui dépassent un kil., des profondeurs qui atteignent 10, 12, et 17 mètres, et des cubes de 60, 70 et 105,000 mètres. Quatre remblais, ceux de Combescure, Puissalicon, Lieurrans, Béziers, ont des longueurs de 800 à 1,600 mètres, des hauteurs de 10, 12, 15 et 19 mètres des cubes de 65 à 130,000 mètres.

La préoccupation constante de nos ingénieurs a été de réunir avant tout, dans le tracé choisi, les conditions les plus favorables aux produits de la ligne et à l'entretien économique de la voie. C'est ainsi qu'aux environs de Bédarieux, à Saint-Raphaël, ils ont supprimé un viaduc en ligne courbe sur lequel la circulation pouvait devenir dangereuse et entraîner de fréquentes réparations. Ce viaduc a été remplacé par un souterrain dont le percement à travers roches sera peut-être plus coûteux; mais là encore, le règlement d'exécution du 12 avril été utilement appliqué dans l'intérêt de la Compagnie.

La question est donc aujourd'hui résolue; et les études, entièrement achevées, nous assurent dans les meilleures conditions un tracé dont l'examen ne fera, nous avons tout lieu de le croire, que confirmer la direction.

Trois dossiers ont été déposés au ministère des travaux publics: le premier dans le courant de mars 1853, et les deux autres en novembre 1853 et janvier 1854.

Le premier, qui comprend la section de Béziers jusqu'à Magalas, est le seul qui ait encore obtenu l'approbation ministérielle. Cette approbation est intervenue le 6 juillet dernier, et encore 2 kilomètres outils été réservés jusqu'à ce que le niveau d'une route impériale, traversée par la ligne, ait été déterminé.

Le dossier d'enquête a été envoyé le 17 septembre à la préfecture du département de l'Hérault, et les enquêtes ont été closes le 18 octobre. L'arrêté préfectoral déclarant la cessibilité des terrains n'ayant été pris que le 13 décembre, la procédure à fin d'expropriation a pu seulement alors commencer, et c'est le 6 de ce mois que le jury a terminé ses opérations.

Dans quelques jours nous serons régulièrement en possession de 17 kilomètres de la ligne, sur lesquels les préparatifs de toute sorte, accumulés par les entrepreneurs généraux, permettront de pousser les travaux avec la plus grande activité.

Toutefois, l'on n'a pas attendu l'accomplissement de toutes les formalités administratives et judiciaires pour commencer des travaux dont l'achèvement doit être à la fois le terme de nos dépenses et le commencement de nos produits.

Une certaine étendue de terrains ont été achetés à l'amiable sur la partie approuvée, et là, des chantiers de terrassemen , de constructions et d'approvisionnements ont été établis, savoir:

Onze chantiers de terrassement, qui présentent une activité remarquable, bien que la dépense n'en soit pas encore considérable;

Neuf chantiers d'ouvrages d'art divers, dont la construction prochaine permettra d'activer beaucoup plus les terrassements.

En outre, sur la partie non approuvée, les entrepreneurs généraux ont à leurs risques et périls, abordé les travaux dont l'exécution sera, en raison de leur importance et de leur nature, aussi longue que celle du reste de la ligne; nous voulons parler des souterrains, et notamment de ceux de l'Ayre Raymond, de la Cunette et de Pétafy. Dans ce dernier, le plus considérable, cinq puits ont atteint déjà une profondeur de 45 mètres environ, les tranchées d'entrée 80 mètres; deux puits, au souterrain de l'Ayre Raymond, sont descendus à 40 mètres, et, sur un autre point, on a pu même entamer la galerie d'avancement.

Ainsi, la marche des travaux a dû, en général, se guider sur celle des mesures administratives qui la subordonnent nécessairement; mais, sur plusieurs points importants, elle l'a devancée, et nous espérons livrer à l'exploitation la ligne entière à l'expiration du terme fixé par le décret de concession, peut-être même une section importante dans un délai beaucoup plus rapproché.

### *Finances.*

IV. — Nous allons maintenant mettre sous vos yeux la situation financière de la Société.

Le Conseil avait trouvé dans les caisses des banquiers chez lesquels la souscription avait été ouverte, la somme de 1,800,000 fr.... Il a immédiatement complété, par un appel de 50 fr., la somme de 100 fr. par action, exigé pour la délivrance des titres nominatifs.

Puis, le 15 juin dernier, le Conseil a cru devoir décider un second appel de 100 fr.

Malgré la situation difficile qui résulte des circonstances politiques et financières, plus de 2 millions sont réalisés sur ce second appel. Nous référant au tableau annexé du bilan de la Compagnie, nous trouvons que sur les fr. 7,200,000 »
appelés, il a été versé, 5,592,400 »
La Compagnie a touché pour intérêts de retard et sur ses placements, 145,739 17

Soit ensemble, 5,738,139 17

Sur cette somme il a été employé, suivant les détails qui vous sont fournis au bilan:

Digitized by Google

| | |
|---|---|
| Dépenses générales du premier établissement, | 263,092 50 |
| Administration centrale, personnel, ingénieurs, frais de bureau, | 154,756 95 |
| Intérêts payés aux actions, | 55,496 85 |
| Construction, | 63,939 75 |
| TOTAL dépensé, | 537,286 05 |
| Il reste donc disponible, | 5,200,853 12 |
| Savoir : | |
| Banque de France, | 1,059,219 10 |
| Banquiers à Londres, | 180,533 » |
| Id. à Paris, | 92,518 76 |
| Divers débiteurs, | 68,780 14 |
| Caisse, | 25,322 23 |
| Bons du Trésor, | 94,822 50 |
| Bons de la Monnaie, | 1,819,615 79 |
| Reports et placements divers, | 1,880,041 60 |
| Somme égale, | 5,200,853 12 |

Cette situation est satisfaisante en présence de toutes les éventualités.

Elle permettra, tout en poussant les travaux avec activité, de retarder encore, quant à présent, l'appel de 50 fr. nécessaire pour l'échange des titres nominatifs contre ceux au porteur.

Nous espérons même, avec les ressources de cet appel, arriver à l'ouverture et à l'exploitation utile d'une première section.

Enfin, nous croyons que la Compagnie peut attendre avec sécurité la solution des grands événements qui vont s'accomplir.

Et cette sécurité nous est sans doute plus permise qu'à beaucoup d'autres, car, vous l'avez vu, toutes les circonstances qui augmenteront la production du fer et la consommation du combustible, surtout des qualités appropriées à la marine, ne peuvent que nous être avantageuses et compenser largement les influences contraires.

Dans le sentiment de cette situation favorable, nous vous proposons de donner au Conseil, par un vote distinct, la faculté d'émettre des obligations pour une somme représentant 3,000,000 fr. effectifs, et en tant que de besoin, de soumettre à l'approbation du gouvernement toute modification aux statuts qui, dans ce but, serait jugée nécessaire.

Cette faculté, dont l'application en temps opportun sera réservée au Conseil, aurait pour résultat de libérer nos actions à 400 fr.

Nous avons la confiance que l'assemblée, en approuvant les actes de notre administration, nous donnera, par son concours éclairé, l'appui moral désirable pour mener à bonnes fins une entreprise qui, dans ses proportions modestes, renferme les éléments d'un succès incontestable et d'une longue prospérité.

Voir, page 104, le texte des propositions votées.

## Chemin de l'Ouest.

Nous avons rapporté, dans notre numéro du 7 janvier dernier, le jugement rendu en police correctionnelle sur l'instance dirigée par le ministère public à l'occasion d'un accident arrivé le 26 octobre 1853 sur la section de Versailles (rive droite), par suite de la rupture fortuite d'un rail. Ce jugement, très-explicitement motivé, renvoyait la Compagnie des fins de la poursuite, et la déclarait non responsable des conséquences de l'accident vis-à-vis des parties civiles.

Hier, la première chambre du Tribunal civil de la Seine, statuant sur une demande de dommages et intérêts de 50,000 fr. introduite par une des personnes atteintes dans l'événement du 26 octobre (le sieur Delcassé) a confirmé pleinement la sentence rendue en police correctionnelle.

Nous appelons l'attention de tous nos lecteurs sur les motifs de ce jugement, qui établissent d'une manière très-remarquable et très-nette les véritables principes de la responsabilité des Compagnies en matière d'accident. Cette décision devra faire date dans la jurisprudence.

Les intérêts du demandeur étaient confiés à M. Chaix-d'Est-Ange. M. Victor Lefranc plaidait pour la Compagnie de l'Ouest.

F. SOLAR.

Voici le texte de ce jugement :

Le Tribunal :

Attendu qu'il est constant que l'accident arrivé près d'Asnières le 26 octobre 1853 sur le chemin de fer de la rive droite à une partie du premier convoi venant de Versailles, et qui a occasionné des blessures graves à Delcasse, a été produit par la rupture d'un rail ;

Que, s'il est vrai que c'est le voisinage d'un croisement de voie et du pont dit des Sablières contre les piliers duquel deux wagons sont allés se heurter, qui a rendu si funestes les conséquences d'un déraillement qui, en tout autre endroit, n'aurait peut-être entraîné aucun malheur, cette disposition des lieux qui avait existé sans réclamation depuis l'établissement du chemin de fer de Versailles ne peut être reprochée à la Compagnie de l'Ouest ;

Attendu que, si, d'une part, il résulte de certains rapports que, sur toute l'étendue de la voie, de nombreuses réparations étaient nécessaires, et si, d'autre part, la Compagnie de l'Ouest produit des documents tendant à établir que, depuis son entrée en jouissance de l'ancien chemin de Versailles, elle a dépensé proportionnellement pour l'entretien de cette voie des sommes plus considérables que la Compagnie qui l'avait précédée, toutes ces considérations sont étrangères à la question du procès actuel, qui consiste uniquement à savoir si la rupture du rail, cause première de l'accident, doit être imputée à une faute quelconque de la Compagnie de l'Ouest ;

Attendu, quant au poids de la machine la *Chimère*, employée le 26 octobre, que d'autres machines d'un poids égal ou même supérieur avaient circulé sans inconvénient sur la même voie ou sur d'autres construites de la même manière;

Attendu qu'il est constant que le fer du rail brisé n'offrait extérieurement aucun indice qui pût faire naître la crainte d'une rupture, et que les enquêtes, tant administratives que judiciaires, ont établi que les traverses étaient en bon état à l'endroit même où le déraillement a commencé;

Qu'en présence de ces constatations on ne peut voir, dans le malheur qui a atteint Delcasse, que le résultat d'un accident purement fortuit et dont la Compagnie de l'Ouest ne peut, à juste titre, être rendue responsable ;

Par ces motifs, déclare Delcasse mal fondé, etc.

## Emprunt de 250 millions.

### RAPPORT A L'EMPEREUR.

Paris, le 11 mars 1854.

Votre Majesté n'a pas voulu que les impôts fussent augmentés; c'est au crédit qu'elle a voulu demander les ressources extraordinaires dont la France a besoin.

Le Corps législatif et le Sénat se sont associés avec empressement à la pensée de l'Empereur, et la loi qui porte la date de ce jour autorise l'émission d'un emprunt de 250 millions.

Pour la négociation de cet emprunt aucune condition n'est fixée par la loi, liberté entière est laissée à votre gouvernement.

Je viens, d'après la pensée que Votre Majesté a daigné m'indiquer elle-même, lui proposer d'y procéder par souscription publique.

De grands capitalistes, de puissantes associations financières se sont présentés pour traiter de l'emprunt, soit directement, soit par adjudication. Votre Majesté n'avait qu'à choisir entre ces offres, mais elle n'a voulu en accepter aucune ; elle a préféré s'adresser au public directement et sans intermédiaires; elle a voulu réserver au public tout entier le bénéfice que les capitalistes auraient réalisé sur la négociation de l'emprunt.

Jusqu'ici l'intervention de ces puissants intermédiaires avait paru indispensable, et tous les gouvernements précédents y avaient eu recours. Alors la rente était presque exclusivement concentrée à Paris et dans le portefeuille d'un petit nombre de capitalistes: aujourd'hui, elle s'est répandue dans les départements et elle a pénétré jusque dans les fortunes les plus modestes.

En 1847, il n'y avait encore que 207,000 rentiers, dont les trois quarts à Paris.

En 1854, il y en a 664,000, dont plus de moitié dans les départements, et parmi eux il en est 94,000 dont la rente ne dépasse pas 20 fr.

Cette extrême diffusion de la rente, la connaissance que tout le monde a acquise des avantages de cette valeur, aussi sûre que la terre, et qui, de plus, offre un intérêt élevé, invariable, et payé à jour fixe; la faveur toujours croissante dont la rente jouit dans les départements (1): tout concourt aujourd'hui pour permettre au Trésor de s'adresser directement au public.

Cet appel à tous est dans le caractère et de l'essence même du gouvernement de Votre Majesté.

Il y a, d'ailleurs, aujourd'hui une circonstance particulière qui rend éminemment opportune cette manière de contracter l'emprunt.

Diverses causes ont concouru depuis quelque temps à déprécier momentanément les rentes françaises. La cherté des subsistances a ralenti l'essor de la fortune publique; les difficultés de la question d'Orient ont fait naître quelques inquiétudes; peut-être même la spéculation a-t-elle contribué aussi à faire fléchir les cours dans la prévision des besoins du Trésor, et dans l'attente des moyens qu'il emploierait pour y pourvoir.

Toutes ces circonstances amènent l'État à émettre des rentes à un prix très-avantageux pour ceux qui les souscriront.

C'est une raison de plus et une raison puissante pour admettre à les souscrire le public tout entier. Si le Trésor a un sacrifice à faire, il le fera sans regret, puisque ce sera au profit de tous.

(1) En 1853, les départements ont employé plus de 100 millions en acquisitions de rentes. La portion de ces acquisitions qui s'est faite par l'intermédiaire des receveurs généraux s'est élevée à elle seule à 35 millions, déduction faite des ventes.

Digitized by Google

Si Votre Majesté adopte le principe de cette souscription publique, je la prie de me permettre de soumettre à son approbation les principaux détails d'exécution de cette mesure.

Dans quel fonds sera contracté l'emprunt ?

Si l'emprunt eût été fait par l'intermédiaire des capitalistes, il eût fallu sans doute choisir exclusivement le 3 0/0.

Mais en s'adressant au public tout entier, il ne faut pas oublier que les départements ont une préférence marquée pour le 4 1/2.

Je propose à Votre Majesté de laisser le choix aux souscripteurs, en leur offrant à la fois du 4 1/2 et du 3 0/0.

A quels prix ces deux rentes seront-elles émises?

Avant d'aborder cette question, je dois appeler d'abord l'attention de l'Empereur sur les termes de paiement à assigner aux souscripteurs, et sur la date à partir de laquelle les intérêts leur seront payés.

Les souscripteurs devront payer un dixième en souscrivant, et le reste de mois en mois, en quinze termes égaux, de sorte que les paiements seront achevés en juillet 1855.

Quoiqu'ils ne paient ainsi que dans un délai de quinze mois, ils recevront immédiatement l'intérêt de la totalité de leur souscription, comme si elle était entièrement soldée par avance. Ainsi, les souscripteurs de 4 1/2 0/0 recevront une rente dont la jouissance partira du 22 mars 1854, et les souscripteurs en 3 0/0 une rente dont la jouissance partira du 22 décembre 1853.

Dans tous les emprunts, on a toujours fait ainsi, pour que les rentes qui viennent d'être créées soient immédiatement placées dans les mêmes conditions que les anciennes rentes du même fonds.

Il en résultera pour les souscripteurs, comme il en résultait pour les concessionnaires ou adjudicataires des emprunts, un avantage considérable, dû à ce que le paiement des intérêts précède le versement de la plus grande partie du capital.

Cet avantage pour les souscripteurs de 4 1/2 sera d'environ 2 fr. 70 c., c'est-à-dire que, par suite de ce paiement anticipé des intérêts, la rente leur reviendra en réalité à 2 fr. 70 c. de moins que le prix nominal auquel elle leur sera livrée.

Pour le 3 0/0, cet avantage sera de même d'environ 2 fr. 50 c.

Cet avantage important ne sera pas perdu par ceux des souscripteurs qui feront leurs versements par anticipation avant l'échéance des termes qui leur seront assignés : car, pour ces versements anticipés, ils auront le bénéfice d'un escompte à 4 0/0.

Ceci posé, le dernier cours de la rente 4 1/2 a été à la bourse d'hier de 93 fr. 10 c. Je propose à Votre Majesté de décider que la rente 4 1/2 à émettre sera livrée aux souscripteurs à 92 fr. 50 c.

Les souscripteurs la paieront ainsi 60 c. de moins que s'ils l'eussent achetée à la bourse ; et comme, au lieu de la payer comptant, ils ne la paieront que dans un délai de quinze mois, ce qui représente une réduction de prix de 2 fr. 70 c., ils la recevront en réalité à un prix inférieur de 3 fr. 30 c. au prix auquel ils auraient pu l'acheter à la bourse d'hier.

Le dernier cours de la rente 3 0/0 a été de 66 fr. 45 c. Je propose à Votre Majesté de fixer à 65 fr. 25 c. le prix d'émission des rentes 3 0/0.

Les souscripteurs paieront ainsi cette rente 1 fr. 20 c. de moins que s'ils l'avaient achetée à la bourse d'hier ; et comme ils auront par l'anticipation des intérêts un avantage de 2 fr. 50 c., tandis qu'en l'achetant à la Bourse ils auraient eu seulement l'avantage de trois mois d'intérêts échus depuis le 22 décembre 1853, soit de 75 c., ils la recevront en réalité à un prix inférieur de 2 fr. 95 c., au prix résultant du dernier cours de la bourse.

En résumé, les prix offerts aux souscripteurs sont inférieurs aux prix résultant des cours actuels de la bourse de 3 fr. 30 pour le 4 1/2, et de 2 fr. 90 pour le 3 0/0.

Cet avantage est considérable ; mais, lorsque le Trésor a employé l'intermédiaire des grands capitalistes, il a dû leur faire des conditions aussi favorables.

Tous les emprunts faits depuis trente ans l'ont été par adjudication, et tous ont été contractés à des prix inférieurs au dernier cours de la rente à la bourse de la veille. Pour l'ensemble de ces emprunts, et en tenant compte de l'avantage résultant de l'anticipation des intérêts, la différence a été, en moyenne, de 3 fr. Cette différence était nécessaire pour assurer aux adjudicataires le bénéfice sans lequel ils n'auraient pu se charger de l'opération.

Le grand avantage de la souscription publique, c'est que ce bénéfice, bénéfice indispensable, au lieu d'être réservé à quelques-uns, est offert à tous.

Avec ces conditions avantageuses, le montant de la souscription dépassera peut-être la somme de 250 millions. Dans ce cas, les souscriptions seraient soumises à une réduction proportionnelle ; mais je propose à Votre Majesté de mettre d'abord à l'abri de toute réduction les demandes qui ne dépasseront pas 50 fr. de rente. Cette faveur accordée aux petites souscriptions est légitime à tous égards : elle est juste au point de vue politique, car elle assure à la masse le bénéfice de l'opération ; elle est bonne au point de vue financier ; car ces petites rentes qui useront, pour la plupart, de la faculté de payer par anticipation, ne sortiront plus du portefeuille du souscripteur, où elles resteront comme placement sérieux et permanent.

Tout en favorisant les petites souscriptions, il me paraît nécessaire de ne pas admettre de demande au-dessous de 10 fr. de rente. Cette somme correspondant à un capital d'un peu plus de 200 fr., il suffira, pour souscrire, de pouvoir disposer immédiatement d'une somme d'environ 20 fr. et de pouvoir payer le reste dans un intervalle de quinze mois.

Telles sont les principales dispositions de la souscription que j'ai l'honneur de proposer à Votre Majesté ; avec ces conditions, j'ai la ferme confiance que le succès de la souscription publique est complétement assuré.

Rien de pareil n'a été tenté jusqu'ici. Ce n'est pas, comme à d'autres époques, un sacrifice que l'État demande aux souscripteurs, c'est un avantage qu'il leur propose.

La crise des subsistances, qui a si fortement déprécié toutes les valeurs publiques, touche à son terme ; le numéraire cesse d'être exporté pour les acquisitions de céréales, et il revient à la Banque ; les revenus publics, que la cherté du pain avait fait fléchir pendant les mois de décembre et de janvier, ont repris en février leur marche ascensionnelle (1), et tout permet d'espérer pour la rente des cours supérieurs à ceux auxquels elle est exceptionnellement descendue.

Aussi le succès est-il assuré.

Ce succès sera à la fois un grand résultat financier, une nouvelle preuve de la richesse de la France et une éclatante manifestation de sa confiance en Votre Majesté.

Je suis avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble et très-obéissant serviteur,

*Le ministre secrétaire d'État au département des finances,*

BINEAU.

(1) Le produit des impôts et revenus indirects pendant le mois de février 1854 dépasse de 1,916,000 fr. le produit de février 1853.

---

*Loi qui autorise le ministre des finances à emprunter une somme de deux cent cinquante millions.*

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(*Extrait du procès-verbal du Corps législatif.*)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Le ministre des finances est autorisé à faire inscrire sur le grand-livre de la dette publique la somme de rentes nécessaire pour produire, au taux de la négociation, un capital de 250 millions.

Ces rentes pourront être aliénées de la manière, dans le fonds, au taux et aux conditions qui concilieront le mieux les intérêts du Trésor avec la facilité des négociations.

Un fonds d'amortissement du centième du capital nominal des rentes créées en vertu de l'autorisation qui précède sera ajouté à la dotation de la Caisse d'amortissement.

Art. 2. Les produits de l'emprunt seront affectés, à titre de ressource extraordinaire, aux besoins de l'exercice pendant lequel ils seront réalisés.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 7 mars 1854.

*Le président*, BILLAULT.
*Les secrétaires*, JOACHIM MURAT, ED. DALLOZ, baron ESCHASSÉRIAUX.

(*Extrait du procès-verbal du Sénat.*)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi portant autorisation pour le ministre des finances d'emprunter une somme de deux cent cinquante millions de francs.

Délibéré en séance et voté à l'unanimité, au palais du Sénat, le 9 mars 1854.

*Le président*, TROPLONG.
*Les secrétaires*, comte DE LA RIBOISIÈRE, baron T. DE LACROSSE, A. THAYER.

Vu et scellé du sceau du Sénat :

Baron T. DE LACROSSE.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'État au département de la

Digitized by Google

justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais des Tuileries, le 11 mars 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Vu et scellé du grand sceau :

*Le garde des sceaux, ministre secrétaire d'État au département de la justice,*

ABBATUCCI.

*Le ministre d'État,*
ACHILLE FOULD.

---

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

Vu la loi du 11 mars 1854,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Notre ministre secrétaire d'Etat des finances est autorisé à procéder, par souscription publique, à l'aliénation de la somme de rentes 4 1/2 et 3 0/0 nécessaire pour produire un capital de 250 millions de francs.

Art. 2. La rente 4 1/2 0/0 sera émise au taux de 92 fr. 50 c. avec jouissance du 22 mars 1854.

La rente 3 0/0 sera émise au taux de 65 f. 25 avec jouissance du 22 décembre 1853.

Art. 3. Conformément aux dispositions du 3e paragraphe de l'art. 1er de la loi du 11 mars 1854, la dotation de la Caisse d'amortissement sera accrue, à partir du 1er janvier 1855, d'une somme égale au centième du capital nominal des rentes qui seront émises en vertu de l'article 1er du présent décret.

Art. 4. Notre ministre secrétaire d'Etat des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 11 mars 1854.

NAPOLÉON.

Par l'empereur :

*Le ministre secrétaire d'Etat au département des finances,*

BINEAU.

---

Le ministre secrétaire d'Etat des finances,

En exécution du décret impérial de ce jour,

Arrête ce qui suit :

Art. 1er. Du 14 au 25 mars 1824, le public sera admis à souscrire à l'emprunt de 250 millions autorisé par la loi du 11 mars 1854.

Les registres de souscription seront déposés :

A Paris, à la Caisse centrale du Trésor ;

Dans les départements, dans tous les chefs-lieux de département et d'arrondissement, à la caisse des receveurs généraux et particuliers des finances.

Ils seront ouverts le 14 mars, à neuf heures du matin, et clos, le 25 mars, à six heures du soir.

Art. 2. Les souscripteurs auront le choix entre 4 1/2 0/0 (création du 14 mars 1852) et la rente 3 0/0.

Art. 3. La rente 4 1/2 0/0 sera émise au taux de 92 fr. 50 c., avec jouissance du 22 mars 1854, c'est-à-dire qu'en s'engageant à verser au Trésor la somme de 92 fr. 50 c. aux époques stipulées à l'art. 5 ci-dessous, le souscripteur recevra une rente de 4 fr. 50 c. qui, nonobstant les délais accordés pour le paiement de la souscription, courra intégralement à partir du 22 mars 1851.

La rente 3 0/0 sera émise au taux de 65 fr. 25 c., avec jouissance du 22 décembre 1853.

Art. 4. Il ne sera admis de souscriptions que pour 10 fr. de rente, et les multiples de 10 fr.

Art. 5. Le paiement des souscriptions s'effectuera comme il suit :

Un dixième en souscrivant, et le reste en quinze termes égaux, payables le 7 de chaque mois, du 7 mai 1854 au 7 juillet 1855 inclusivement.

Les paiements par anticipation seront admis par le Trésor avec escompte au taux de 4 0/0 ; ils seront reçus pour un ou plusieurs termes, soit au moment de la souscription, soit à toute autre époque; toutefois, cette faculté d'escompte pourra être supprimée ultérieurement pour les souscriptions qui dépasseront 1,000 fr. de rente

Art. 6. Si le montant des souscriptions excède la somme de 250 millions, elles seront soumises à une réduction proportionnelle, de sorte, par exemple, que si elles s'élevaient ensemble au double de cette somme, chacune d'elles serait réduite de moitié.

Toutefois les souscriptions qui ne dépasseront pas 50 francs de rente ne subiront de réduction qu'autant qu'à elles seules elles excéderaient la somme de 250 millions.

Les souscripteurs dont la demande sera réduite recevront immédiatement le remboursement de la portion correspondante de leur versement, si mieux ils n'aiment la laisser comme paiement anticipé à compte des versements ultérieurs avec escompte à 4 0/0.

Art. 7. Il sera délivré aux souscripteurs un récépissé provisoire, qui, immédiatement après la clôture de la souscription et la détermination de la part afférente à chacun d'eux, sera échangé contre un certificat d'emprunt. Ce certificat sera, à leur choix, nominatif ou au porteur.

Art. 8. Les certificats d'emprunt seront échangés contre des inscriptions de rente, aussitôt que le dernier versement aura été effectué.

Les propriétaires de certificats s'élevant à la somme de 1,000 fr. de rente et au-dessus pourront réclamer des inscriptions partielles à mesure du versement de chaque terme, et pour la somme correspondante à chacun d'eux, le premier dixième restant toujours en réserve pour la garantie du Trésor jusqu'au paiement du solde définitif.

Art. 9. En cas de retard de paiement d'un terme, le débiteur sera passible des intérêts envers le Trésor, à raison de 5 0/0 par an, à partir du cinquième jour après l'échéance de ce terme, sans qu'il soit besoin d'avis préalable.

A défaut de paiement d'un terme échu, dans le délai d'un mois, à partir du jour de l'échéance, le montant du certificat sera exigible en totalité, et le ministre des finances pourra en faire effectuer la vente au profit du Trésor public jusqu'à due concurrence.

Fait à Paris, le 11 mars 1851.

BINEAU.

---

Le ministre secrétaire d'Etat au département des finances,

En exécution du décret impérial du 11 mars 1854 ;

Vu l'art. 1er de son arrêté du 11 mars, portant :

» Les registres de souscription seront déposés,

» A Paris, à la caisse centrale du Trésor ; »

Attendu que la caisse centrale du Trésor n'a pu suffire aujourd'hui à recevoir tous les souscripteurs qui se sont présentés,

Arrête ce qui suit :

Art. 1er. Des registres de souscription seront déposés à partir du 15 mars :

A la Caisse des dépôts et consignations, rue de Lille ;

A la recette centrale du département de la Seine, rue Neuve-des-Mathurins ;

A la mairie de chacun des douze arrondissements de Paris.

Art. 2. Ces bureaux auxiliaires sont dirigés par un agent comptable du Trésor.

Fait à Paris, le 14 mars 1854.

BINEAU.

---

## Crédit foncier de France.

### COUPURES D'OBLIGATIONS DE CENT FRANCS.

Par décision du Conseil d'administration, le principe de la division des lots, proportionnellement à la valeur des coupures d'obligations foncières, s'appliquera désormais aux coupures de *cent francs*, qui auront droit chacune au *dixième du lot* attribué à l'obligation de 1,000 fr., comme il a déjà été appliqué aux coupures de 500 fr., qui ont droit chacune à la moitié du lot attribué à l'obligation entière.

Les porteurs des *coupures de cent francs précédemment émises* (avec l'attribution du lot entier au numéro *de la coupure* désigné par un tirage préliminaire entre les dix numéros qui composent l'obligation de 1,000 fr.) ont la faculté de les échanger en représentant les dix coupures du même numéro, sans aucuns frais, contre des coupures de cent francs, à l'égard desquelles s'appliquera le principe de la division des lots *par dixième*.

Rien ne sera modifié dans la position de ceux qui préféreront conserver à leurs titres la forme et les droits actuels.

Un tirage spécial entre les dix numéros de coupures continuera à désigner, en ce qui concerne ces titres, le numéro de la coupure qui devra recueillir le lot entier attribué au numéro de l'obligation de 1,000 fr., sous lequel les dix coupures sont groupées.

Quant aux coupures d'obligations foncières de cent francs à l'égard desquelles s'exerce la division des lots *par dixième*, elles auront droit, à chaque tirage des obligations du Crédit foncier de France, à

| | |
|---|---|
| Dix lots de..... | 10,000 fr. |
| Vingt lots de ..... | 5,000 |
| Dix lots de..... | 2,000 |
| et Cinquante lots de... | 500 |

En outre, chaque *coupure de cent francs* sortie à ce tirage ou aux tirages postérieurs des obligations du Crédit foncier de France sera remboursée à 120 fr.

Les tirages des obligations du Crédit foncier de France ont lieu tous les trois mois, les 22 mars, 22 juin, 22 décembre et 22 janvier de chaque année.

Digitized by Google

### Chemin de fer de Strasbourg.

L'administration du chemin de fer de Paris-Strasbourg distribue maintenant des billets directs de Paris à Stuttgart et à Ulm.

Près de 1,600 ouvriers sont occupés en ce moment sur la ligne de Strasbourg à Wissembourg.

### Chemin de fer d'Alais à Bességes.

Le gouvernement s'occupe d'un projet de décret relatif à la concession du chemin de fer de Bességes à Alais, par Saint-Ambroix.

Comme on le sait, le département du Gard comprend deux bassins houillers : celui du Gardon et celui de la Cèze. Le premier est traversé par une voie ferrée et livre annuellement à la consommation 300,000 tonnes de houille. Le bassin de la Cèze, qui n'est desservi que par des routes de terre, n'exporte pas plus de 70,000 tonnes par an, bien qu'il compte six exploitations houillères.

Les mines de la Grand'Combe transportent leurs produits à Alais, au prix de deux francs la tonne, au moyen du chemin de fer qui les réunit à cette ville. De Bességes à Alais, le prix de transport de la tonne est actuellement de neuf francs.

Cette situation a éveillé l'attention des propriétaires des mines de Bességes.

Dès 1843, ces propriétaires avaient songé à établir un chemin de fer entre Bességes, centre de leur exploitation, et la ville de Saint-Ambroix. Ils avaient présenté un avant-projet qui fut soumis, dans le département du Gard, à l'enquête d'utilité publique. Diverses circonstances empêchèrent à cette époque la réalisation de l'entreprise.

Toutefois, des négociations furent entamées vers la fin de l'année 1852. La Compagnie sollicita et obtint alors de l'administration l'autorisation de faire faire, par M. l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement d'Alais, l'étude d'un chemin de fer devant aboutir à Alais, en passant par Saint-Ambroix.

Cette étude a été terminée dans les derniers mois de 1853; et la Compagnie, en soumettant les résultats à l'administration, a déposé en même temps une soumission pour l'exécution des travaux à ses frais, risques et périls.

Dans l'avant-projet présenté, le tracé du chemin de fer, en quittant les mines de Bességes, s'établit le long de la vallée de la Cèze, dont il suit les contours, en passant par Robiac, et arrive ainsi à Saint-Ambroix, après avoir traversé par un pont la route impériale n° 104. Au delà de Saint-Ambroix, le tracé traverse un souterrain de 300 mètres pour se porter presque en ligne droite sur la vallée de Lauzonnet, qu'il franchit, par un grand viaduc, près de Saint-Julien de Cassagnas; il s'élève ensuite au faite qui sépare les eaux de la Cèze et celles du Gardon, près de Brissac; descend du faite sur la rivière d'Avène, au moyen d'une pente de 0m,010, et rejoint enfin le chemin de fer d'Alais à la Grand'Combe, à 590 mètres de la gare de Berthezène, et à 1200 mètres environ de la gare d'Alais.

La longueur de ce tracé est de 29,853 mètres entre Alais et Saint-Ambroix; le rayon minimum des courbes est de 400 mètres au delà, et vers Bességes il descend jusqu'à 300 mètres. Dans le sens du mouvement du transport, les pentes ne sont pas inférieures à 0m,005; dans le sens contraire, elles vont jusqu'à 0m,01.

Le chemin de fer est projeté à une voie, sauf sur plusieurs points où l'on établira des gares d'évitement.

Les ouvrages d'art sont nombreux; on devra construire neuf grands viaducs, dont le nombre d'arches varie de trois à vingt, et un pont sur la rivière d'Avène de trois arches.

La dépense est évaluée, y compris une somme à valoir de 415,000 fr., à 5,400,000 fr., soit environ 177,000 fr. par kilomètre.

On suppose une recette brute de 516,412 fr., et en portant la dépense de l'exploitation à 50 0/0 de la recette, un revenu net de 258,206 fr, soit 45 fr. 87 centimes du capital à dépenser.

Ce calcul est établi dans l'hypothèse du transport, à un kilomètre, de : 1° 2,510,000 tonnes de houille; 2° 360,000 tonnes de fonte de fer; 3° 750,000 tonnes de marchandises diverses; 4° 100 voyageurs par jour, au prix moyen par kilomètre de 0 fr 12 pour les houilles et les fers, de 0 fr. 16 pour les marchandises diverses, et de 0 fr. 75 pour les voyageurs.

Voici en principe quelles sont les bases du projet, sur lequel M. le comte Dubois directeur général des chemins de fer, a fait un rapport :

1° Il est fait concession aux sieurs Veau de Robiac et Cie, propriétaires des mines de Bességes, d'un chemin de fer de Bességes à Alais, par Saint-Ambroix, aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

2° Conformément à l'art. 40 de la loi du 15 juillet 1845, les concessionnaires ne pourront pas émettre, pour la réalisation de l'entreprise, d'actions ou de promesses d'actions négociables, avant de s'être constitués en société anonyme dûment autorisée;

3° Les actions de la Compagnie ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Il est interdit à tout agent de change de se prêter à la négociation des actions ou promesses d'actions de la Compagnie, avant le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

G. Lenoir.

### Chemins de fer projetés de Corbeil à Nevers et de Chartres à Moret ou Montereau.

Le Conseil d'administration de la Compagnie projetée pour l'exploitation de ces lignes s'est réuni le samedi 4 mars courant.

Le Comité a fait un rapport duquel il résulte :

1° Que les commissions d'enquête nommées par MM. les Préfets de Seine-et-Oise, d'Eure-et-Loir, du Loiret et de la Nièvre, ont pleinement adopté les tracés présentés par la Compagnie;

2° Que MM. les ingénieurs de l'Etat, appelés à émettre leur avis, ont unanimement adhéré à ces tracés;

3° Enfin, que les 36 millions formant le capital en actions ont été entièrement souscrits.

Le Conseil d'administration a donné son approbation au rapport, et a institué un comité de direction permanent, composé de :

MM. Darblay jeune, député au Corps législatif;

Le comte de Montalivet, ancien ministre;

Ernest Feray, manufacturier, membre du Conseil général de Seine-et-Oise;

J. Dumesnil, membre du Conseil général du Loiret;

Amédée Gratiot, directeur de la papeterie d'Essonne;

Vaunois, directeur de la Société des Nu-propriétaires.

D'après ce qui précède, la Compagnie serait en mesure d'exécuter ces lignes importantes dès que les circonstances permettront à l'Empereur de leur en accorder la concession.

### Chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort.

PRÉSENTATION AU CONSEIL D'ÉTAT.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

Dans sa session de 1852, le Conseil général du département des Deux-Sèvres s'est engagé à concourir, par une subvention de 750,000 fr., aux travaux de construction du chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort, et une loi du 10 juin 1853 a autorisé ce département à s'imposer extraordinairement, pendant neuf ans, à partir de 1854, le nombre de centimes nécessaire pour réaliser cette somme; mais ce mode de réalisation du concours offert n'est pas en rapport avec les conditions faites à la Compagnie concessionnaire du chemin de fer dont il s'agit. Cette Compagnie, en effet, doit exécuter les travaux en quatre années; d'où résulte la conséquence que les subventions offertes doivent lui être remises dans le même délai.

Le Conseil général des Deux-Sèvres a donc été appelé, dans sa dernière session, à faire concorder son concours avec les conditions imposées à la Compagnie concessionnaire; et, par une délibération en date du 27 août, il a demandé l'autorisation d'emprunter une somme de 375,000 francs, qui serait appliquée, avec le produit des quatre premières annuités de l'imposition extraordinaire autorisée par la loi précitée, à l'acquittement des engagements du département. Les cinq dernières annuités seraient affectées au service de l'emprunt.

Les propositions du Conseil général des Deux-Sèvres ne sont que la réalisation d'engagements précédemment contractés et sanctionnés; il n'en résultera aucune charge nouvelle pour les contribuables. Le Conseil d'Etat a donc été d'avis qu'il y avait lieu d'accueillir ces propositions, et il soumet à vos délibérations, Messieurs, le projet de loi dont la teneur suit :

Digitized by Google

### PROJET DE LOI

*Ayant pour objet d'autoriser le département des Deux-Sèvres à contracter un emprunt destiné à l'exécution du chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort.*

Art. 1er. Le département des Deux-Sèvres est autorisé, conformément à la demande que le Conseil général en a faite, dans sa session de 1853, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser 5 0/0, une somme de 375.000 fr., qui sera appliquée, avec les quatre premières annuités de l'imposition extraordinaire créée par la loi du 10 juin 1853, au paiement de la subvention votée par le Conseil général, à titre de concours pour l'exécution du chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort.

L'emprunt aura lieu avec publicité et concurrence. Toutefois, le préfet est autorisé à traiter de gré à gré, avec la Caisse des dépôts et consignations, à un taux d'intérêt qui ne soit pas supérieur à celui ci-dessus fixé.

Art. 2. Le service des intérêts de l'emprunt sera assuré, de 1854 à 1857, à l'aide d'un prélèvement annuel sur les centimes facultatifs.

A partir de 1858, le produit de l'imposition créée par la loi du 10 juin 1853 sera appliqué au remboursement et au paiement des intérêts de l'emprunt.

Le complément des fonds nécessaires à ce dernier service sera, s'il y a lieu, prélevé sur la deuxième section du budget départemental.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le Conseil d'État, dans sa séance du 8 mars 1854.

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

### ORDONNANCE

*Qui modifie les Tarifs applicables au Transport des Marchandises.*

Paris, le 2 mars 1854.

NOUS, PRÉFET DE POLICE,

Vu : 1° le décret du 5 janvier 1853, qui autorise le ministre des travaux publics à concéder directement le chemin de fer de Paris à Lyon; ensemble le cahier des charges y annexé;

2° Le décret du même jour, qui approuve la convention passée pour la concession dudit chemin;

3° Les ordonnances fixant la classification et les prix de transport des marchandises de toute nature, et notamment l'ordonnance du 30 mai 1851;

4° La décision ministérielle du 9 du mois dernier, qui homologue diverses modifications que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon a proposé d'apporter aux tarifs des marchandises transportées à la petite vitesse;

Considérant qu'il y a lieu de rendre exécutoire, dans le ressort de la préfecture de police, la décision ministérielle précitée;

Ordonnons ce qui suit :

Article premier. La Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon est autorisée à faire aux tarifs homologués par l'arrêté ministériel du 20 mai 1851, rendu exécutoire par l'ordonnance de police du 30 du même mois, les modifications indiquées au tableau suivant :

| Nature des marchandises transportées. | Séries dont les prix sont applicables aux marchandises transportées. |
|---|---|
| Glucose, ou sucre de pommes de terre. | 5 |
| Manganèse. | 6 |
| Marbres en blocs. | |
| Blocs de 3,000 kil. et au-dessous. | 6 |
| Blocs dépassant 3,000 kil., sans cependant excéder 5,000 kil. — Chargement et déchargement par les soins et aux frais du propriétaire de la marchandise. | Tarif spécial 9 c. par tonne et par kilomètre. |

II.

La présente ordonnance sera notifiée à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

Elle sera imprimée et affichée.

Les fonctionnaires et agents spécialement préposés à la surveillance du chemin de fer de Lyon sont chargés d'en assurer l'exécution.

*Le Préfet de police,*
PIÉTRI.

Par le Préfet :

*Le Secrétaire général,*
A. DE SAULXURE.

## Forges.

SAINT-DIZIER, 9 MARS.

Notre marché résiste aux nouvelles des événements qui se préparent, et n'était l'incertitude que laisse toujours l'attitude indécise des puissances allemandes, on verrait affluer bon nombre d'ordres que les marchands remettent continuellement; et quoiqu'on soit arrivé à l'époque où l'on commence à remplir les magasins, pour les besoins de la campagne, jusqu'à présent les acheteurs se bornent néanmoins à ne demander que le courant.

Les prix se raisonnent comme précédemment. On a traité plusieurs marchés importants de fonte affinage à 455 fr. Quant aux fers, la situation ne se modifie ni en bien ni en mal; les demandes alimentent presque toutes les usines, et les cours n'ont pas varié sensiblement : fers laminés, 325 fr.; fers battus à la houille, 335 fr.; fers battus au bois, 345 fr. Les ordres sont restreints; tout y contribue : l'opinion des acheteurs qui est à la baisse, la difficulté d'obtenir du crédit et les préoccupations de la guerre.

PARIS.

En présence des embarras politiques, l'aspect du marché ne tend guère à s'améliorer. Les détenteurs cherchent à maintenir les cours, et presque partout on peut remarquer une concession du côté du vendeur. Où l'on voit particulièrement l'effet des craintes de la guerre, c'est à Paris; sur cette place, qui est assurée d'un débouché fort important, le marchand suit l'exemple de la province : il restreint ses achats et ne demande qu'au fur et à mesure de l'écoulement de ses magasins.

Dans les entrepôts, la cote des fers est toujours de 340 fr. les fers au coke, et 350 fr. les fers au bois; sur commande, on a traité de ces derniers à 335 fr., rendus en gare. Les affaires en petit rond sont toujours nulles ou traitées en baisse; marché a été accepté à 350 et 355 fr., rendu à Paris. Le fil de fer est à un prix nominal; fil clair, 4 fr. 50; fil recuit, 4 fr. 40 et 4 fr. 20. La pointe est cotée 44 fr. le n° 20. Il n'y a rien de changé à la cote des fontes; la fonte anglaise est à 265 fr.; le stock est bien approvisionné, sauf en fonte française. Les tôles sont sans variation dans leurs prix : tôle anglaise, 48 fr.; des Ardennes, 58 fr. 60; du Berry, 75 fr. 80.

L'accroissement du stock des métaux dans les Docks-Napoléon se fait encore sentir. Du 21 au 28 février, il a été de 170,367 kil. En lits et meubles en fers, le stock est de 82,686 kil.

On ne mentionne rien d'important en ce qui concerne la vente des métaux; les prix sont les mêmes avec une tenue faible. Cuivre d'Angleterre, 325 330 fr.; id. jaune, 320; de Russie, 330 340 fr.; laminé rouge, 345 350 fr.; id. jaune, 320 fr. Zinc brut, 62 fr. 65; laminé, 75 fr. Etain Banca, 345 fr.; étain anglais, 340 fr.; Pérou brillant, 315 fr.; id. terne, 305 fr. Plomb de France, 67 fr.; d'Espagne, 68 fr.; d'Angleterre, 70 fr.

O. SAUPIQUE.

## MARCHÉS ÉTRANGERS.

### Prix des fers en Angleterre.

Londres, 4 mars :

La situation du marché des fers est favorable. On considère comme vraisemblable une nouvelle hausse des prix à la prochaine assemblée trimestrielle à Birmingham. Depuis quelques jours, des commandes énormes de fer en plaques et en barres ont été adressées dans le Staffordshire pour les constructions maritimes et pour les ponts tubulaires. Les rails ont continué la hausse, le plus grand nombre des principales maisons étant accablées de commandes et peu disposées à en recevoir de nouvelles. On prévoit une demande considérable de l'Amérique. Les gueuses d'Ecosse n'ont eu aucune activité. On a coté en dernier lieu 96 fr. 25 les numéros mélangés; 105 fr. le Garisherrie n° 1; 102 fr. 50 le Summerlée n° 1; 101 fr. 25 le Calder n° 1.

### Prix des fers et charbons en Belgique.

Liége, 3 mars :

Nous n'avons rien appris de nouveau cette semaine en fait de transactions importantes en fonte ou en fer. Les commandes en fers marchands et en fontes de moulage continuent à affluer, et les charbons s'enlèvent à mesure de leur sortie des fosses.

La situation de notre marché reste donc toujours très-bonne, et les prix se maintiennent très fermes aux taux suivants :

Fontes d'affinage, 120 fr. les 1,000 kil.; fontes de moulage, fr. 140, 150, 160, 170 fr. les numéros 4, 3, 2 et 1; fers marchands, fr. 2 30, 2 50, 2 70, pour les numéros 1, 2 et 3.

De nouvelles commandes de machines assez importantes sont arrivées depuis peu dans plusieurs de nos grands ateliers de construction,

Digitized by Google

lesquels sont aussi en pleine activité. On cite, entre autres, une commande de vingt locomotives avec tenders faite à la société John Cockerill pour le chemin de fer d'Erquelines à Saint-Quentin.

Charleroi, 4 mars :

*Fontes et fer.*— Les prix de ces articles se raisonnent encore aujourd'hui au cours que nous avons indiqué dans notre dernière chronique, c'est-à-dire la fonte affinage à fr. 12 et la fonte moulage à fr. 17, 16, 15 et 14, suivant numéros, les 100 kil. pris à l'usine.

La même stagnation existe aussi dans les prix des fers en barres, qui, par continuation, sont cotés fr. 27, 25 et 23, les numéros 3. 2 et 1. On ne signale plus ces fortes commandes de fonte qui affluaient sur le marché, il y a de cela à peine quelques mois. La plus grande activité existe bien toujours dans nos ateliers; mais pour rester dans le vrai, il faut dire qu'ils vivent plus du passé que du présent. On remarque aussi depuis quelques jours un peu plus d'offres dans les minerais.

*Charbons.* — Nous n'avons à signaler aucune variation dans les prix des charbons, ni le moindre ralentissement dans les expéditions, qui ont repris la plus grande activité.

*Fret.*— Voici le cours du fret par 1,000 kil. : Pour Paris, fr. 12; Elbeuf, fr. 13 25; Rouen, fr. 13 50; Reims, fr. 11; Creil, fr. 9 50; Saint-Quentin, fr. 8 50; Amiens, fr. 11. Pour la Belgique, le fret est descendu à fr. 4 pour Bruxelles; à fr. 6 50 pour Gand; à fr. 5 pour Malines et Anvers, plus 5 francs de pourboire.

O. SAUPIQUE.

(*L'Ancre, de Saint-Dizier.*)

## Compagnie du chemin de fer d'Orléans.

Le Directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaire que le Conseil d'administration doit soumettre à l'Assemblée générale convoquée pour le 30 mars courant, des modifications à un article des statuts de la Compagnie. Aux termes de l'art. 47 des mêmes statuts, ces propositions ne peuvent être adoptées que dans une assemblée représentant au moins le cinquième du fonds social; le directeur prie, en conséquence, les propriétaires de vingt actions au plus, de ne pas négliger d'assister ou de se faire représenter à ladite assemblée; leur rappelant que les cartes d'admission seront délivrées, comme d'ordinaire, sur le dépôt préalable des actions au porteur ou des certificats nominatifs.

Le Conseil d'administration a décidé que les cartes d'admission à l'assemblée seraient également délivrées sur remise de toutes pièces constatant des dépôts d'actions à la Banque, au Crédit mobilier ou au Sous-Comptoir des chemins de fer, à quelque titre que ce soit.

*Le directeur de la Compagnie,*

C. DIDION.


## Caisse et Journal des chemins de fer.

PARIS, 85, RUE RICHELIEU.

*Capital émis : Six millions de francs divisés en 12,000 actions entièrement versées.*

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics les actions et obligations de chemins de fer et en général toutes les valeurs françaises et étrangères;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.


## Correspondance.

M. N., à Moiran. — N° 1, si, mais pas de dividende. — N° 2, rien que des intérêts pour l'année; c'est une valeur qu'il ne faut pas garder. — N° 3, non. — N° 4, oui, à 300 fr. — N° 5, Strasbourg. — N° 6, oui.

M. D., à Paris. — N° 1, oui, en faveur du Lyon. — N° 2, oui. — N° 3, oui. — N° 4, si vous avez fait un placement, non. — N° 5, quand ils seront entièrement libérés.

M. V., à Saint-Etienne. — N° 1, oui. — N° 2, oui, mais avec le temps.

M. — Le dividende de 13 fr. est en dehors de l'intérêt à 4 0/0.

M. A. L., à Nanteuil. — Lyon.

M. D., rue du Bac. — N° 1, rien. — N° 2, les administrateurs voulaient appeler sans utilité, ou s'y est opposé et on a pu provisoirement empêcher. — N° 3, au cours. La Banque de France ne les publie pas, le Crédit mobilier suivra cet exemple.

M. A. C., à St-Josse. — N° 1, pour 1853, environ 22 fr.; pour 1854, environ 25 fr. — N° 2, oui. — N° 3, non, et dans le cas contraire 50 fr. — N° 4, probablement, si les événements politiques ne s'y opposent pas. — N° 5, n. l.

M. V. H., à Saint-Quentin. — N° 1, valeur de spéculation dans laquelle il faut peu s'engager. — N° 2, environ 30 fr. — N° 3, 50 fr. tout au plus. — N° 4, 45 fr., et 55 à 60 fr. — N° 5, environ 30 fr. tout compris.

M. L. F. B., à Neuchâtel. — Mauvaise affaire.

M. XXX. — N°s 1 et 2, s'abstenir. — N° 3, oui; ce serait prudent. — N° 4, attendre. — N° 5, oui, mais dans un avenir plus éloigné.

M. C., à Montreuil. — Quant à l'avenir des n°s 1 et 2, il est ordinaire, parce que les versements seront lourds. — N° 3, le revenu pour 1853 sera à peu près égal, mais pour 1854, la différence sera de 10 à 15 fr.

M. B., à Toul. — La Compagnie n'a pas fait connaître exactement les modifications; mais elles seront peu importantes.

M. X., à Valenciennes. — Vos valeurs sont excellentes; les unes et les autres s'amélioreront par les recettes; il faut conserver.

M. B., à Bordeaux. — N° 1, bonne valeur. — N° 2, sans avenir. — N° 3, 70 fr. — N° 4, 45 fr.

M. D. à Valenciennes. — N° 1, jouissance du 1er janvier, mais aucun droit au dividende de 1853. — N° 2, oui, tout est d'accord. — N° 3, les recettes sont bien augmentées; nous croyons qu'on essaiera de faire monter cette valeur; alors il faudra vendre. — N° 4, oui. — N° 5, c'est une question politique. — N° 6, Il n'est pas classé, et l'opinion ne lui est pas favorable.

M. L. J., à Bordeaux. — N° 1, en avril ou mai, environ 30 fr. — N° 2, oui. — N° 3, Orléans, Lyon, Nord, Strasbourg. — N° 4, c'est probable.

M. J. R. M. de Ch. — Nou. — La rectification a eu lieu.

M. R., à X. — N° 1, à la direction et à la constitution de l'affaire. — N° 2, non. — N° 3, excellent, mais sujet à de fortes variations dans peu de temps. — N° 4, s'abstenir. — N° 6, non pas prochainement, mais inévitablement. — N° 7, non; la différence sera d'un neuvième. — N° 8, attendre.

M. H., à Paris. — Non.

M. A. du H. — N°s 1 et 2, nous ne connaissons pas ces affaires. — N° 3, de 30 à 35 fr. — N° 4, sans avenir.

M. F. I.**. — N° 1, 15 à 18 0/0. — N° 2, sécurité entière. — N° 3, oui. — N° 4, excellent. — N° 5, médiocre.

M. A. de P., à Blaye. — N° 1, vendez. — N° 2, conservez. — N° 3, 75 à 80 fr.

M. B. M., à Beauregard. — N° 1, oui. — N° 2, c'est probable. — N° 3, oui. — N° 4, Midi. — N° 5, oui. — N° 6, sous peu de jours, la Compagnie prendra une résolution.

## Chemin de fer Léopold.

*Movimento e Incasso del mese di Gennajo 1854, col confronto dello stesso mese nell anno 1853.*

| | | PASSEGGERI. N° | INCASSO. Lire | S. | D. |
|---|---|---|---|---|---|
| Da Passeggeri 1853 .. | | 62,209 | 105,346 | 6 | 8 |
| | 1854 .. | 62,899 | 110,750 | 17 | 4 |
| Da R. Dipartimenti.. ..... | 1853.. | 984 | 4,603 | 11 | 8 |
| | 1854.. | 978 | 5,129 | 13 | » |
| TOTALI..... | 1853.. | 63,193 | | | |
| | 1854.. | 63,877 | | | |
| Bagagli, Vetture, Cavalli, Cani, Pacchi, Gruppi, ec. | 1853 | | 9,772 | 10 | 8 |
| | 1854 | | 13,848 | 12 | 7 |
| Mercanzie e Bestiami..... | 1853 | | 37,277 | 16 | » |
| | 1854 | | 81,116 | 1 | 6 |
| TOTALI..... | 1853 | | 156,800 | 5 | » |
| | 1854 | | 210,841 | 4 | 5 |

Firenze, 9 Febbrajo 1854.

*Il Direttore degli Affari Sociali,*

Ubaldino PERUZZI.

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 5 au 11 mars 1854.

| | |
|---|---|
| 74,838 voyageurs | 256,363 80 |
| Bagages, marchandises, etc | 434,415 90 |
| TOTAL | 690,779 70 |
| Semaine correspondante de 1853. | |
| 55,650 voyageurs | 200,089 00 |
| Bagages, marchandises, etc | 337,148 04 |
| PRODUIT total | 537,237 04 |

Recette totale du 1er janvier au 11 mars.

| | |
|---|---|
| 1854 | 6,538,152 36 |
| 1853 | 5,535,141 32 |
| DIFFÉRENCE | 1,003,011 04 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 139 kilom.)

Du 5 au 11 mars 1854.

| | |
|---|---|
| 19,038 voyageurs | 93,579 25 |
| Bagages, marchandises, etc | 116,893 45 |
| TOTAL de la semaine | 210,472 70 |
| TOTAL de l'exercice courant | 1,952,093 00 |
| Semaine correspondante de 1853 | 166 091 10 |
| Exercice correspondant de 1853 | 1,655,853 50 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 5 au 11 mars 1854.

| | |
|---|---|
| 12,407 voyageurs | 37,320 45 |
| Bagages, marchandises, etc | 60,818 85 |
| TOTAL de la semaine | 98,139 30 |
| TOTAL de l'exercice courant | 144,726 85 |
| Semaine correspondante de 1853 | 67,446 10 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 104,909 45 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 5 au 11 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 33,021 voyageurs | 101,428 50 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand. | 198,749 40 |
| TOTAL de la semaine | 300,177 90 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 2,932,405 30 |
| TOTAL | 3,322,583 20 |
| Semaine correspondante de 1853 | 323,391 45 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 2,862,023 75 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 3,18 ,405 20 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 27 février au 5 mars 1854.

| | |
|---|---|
| 12,757 voyageurs | 26,524 74 |
| Messageries, bagages, marchandises | 37,105 69 |
| TOTAL | 63,630 43 |
| Semaine correspondante de 1853 | 52,913 89 |
| Recette totale du 1er janv. au 5 mars | 497,658 09 |
| — 1853 | 421,430 90 |
| Différence en faveur de 1854 | 76,227 19 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 5 au 11 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 306,078 35 |
| Bagages, marchandises, etc | 494,086 93 |
| TOTAL | 800,165 28 |
| Semaine correspondante de 1853 | 558,412 90 |
| Différence en faveur de 1854 | 241,752 29 |
| Recettes du 1er janvier au 4 mars | 7,212,993 16 |
| Recette correspondante de 1853 | 5,312,297 48 |
| Différence en faveur de 1854 | 1,900,697 68 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 10e semaine.

Du 5 au 11 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 212,470 65 |
| Marchandises | 327,930 66 |
| TOTAL de la semaine | 540,401 31 |
| Recettes antérieures | 4,174,856 98 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 4,715,258 29 |
| 10e semaine de 1854 | 540,401 31 |
| Semaine correspondante de 1853 | 382,301 89 |
| Différence en faveur de 1854 | 158,099 42 |
| Exercice 1854 | 4,715,258 29 |
| Id. 1853 | 3,513,874 29 |
| Différence en faveur de 1854 | 1,201,384 00 |

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 5 au 11 mars 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 11,202 10 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 24,620 48 |
| TOTAL | 35,822 58 |
| Recettes antérieures | 234,889 10 |
| TOTAL | 270,711 68 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 140 kilom.)

Recettes du 6 au 12 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 10,571 voyageurs (gr. vitesse | 44,904 15 |
| (Petite vitesse) | 35,977 97 |
| TOTAL | 80,882 12 |
| Rive droite. — 32,087 voyageurs | 26,472 50 |
| Rive gauche — 18,017 voyageurs | 14,500 25 |
| TOTAL | 131,854 87 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 60,218 90 |
| Rive droite | 20,594 10 |
| Rive gauche | 10,300 05 |
| TOTAL | 91,113 05 |
| Recette totale du 1er janvier au 12 mars 1854 : | |
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 1 063,993 65 |
| *Idem.* — 1853 | 894,126 54 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 26 février au 4 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 70,749 05 |
| Bagages et marchandises | 107,992 55 |
| TOTAL de la semaine | 178 841 60 |
| Semaine correspondante de 1853 | 123,526 15 |
| Augmentation | 55,315 45 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 1,563,805 37 |
| Recette correspondante de 1853 | 1,257,658 80 |
| Augmentation | 306,146 57 |

## Chemin de fer d'Orsay.

Mois de février 1854.

| | Voyag. | Recettes. | Bag. Messag. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| 1851 | 27,293 | 12,651 35 | 367 55 | 13,018 90 |
| 1853 | 23,157 | 10,799 70 | 240 00 | 11,039 70 |
| En faveur de 1854 | 4,136 | 1,851 65 | 127 55 | 1,979 20 |

## Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de février 1854.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 111,856. | Recettes. | 75,463 38 |
| Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest | | | 68,130 05 |
| Total | | | 143,593 35 |

Février 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 106,593 | Recettes | 119,447 99 |
| Différence en faveur de 1854 | | | 24,145 36 |

COMPARAISON :

| | |
|---|---|
| Les deux mois de 1854 ont donné | 297,761 63 |
| La même période de 1853 a donné | 261,465 63 |
| Différence en faveur de 1854 | 36,296 00 |

## Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de février.

| | 1854. | 1853. | 1852. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 24,097 50 | 20,765 50 | 21,729 01 |
| Bagages | 451 38 | 387 04 | 402 74 |
| Bétail | 908 70 | 1,132 60 | 759 70 |
| Marchandises | 17,757 19 | 15,412 49 | 15,321 83 |
| | 43,214 77 | 37,697 63 | 38,214 29 |

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de février 1854 de fr. 5,517 14 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 5,000 57 sur 1852.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les porteurs d'obligations des emprunts contractés par la Compagnie en 1845 et en 1847, sont prévenus que les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6,201 — 6,203 — 6,210 — 6,213 — 6,223 — 6,230 — 6,231 — 6,232 — 6,234 — 6,236 — 6,240 — 6,242 — 6 243 — 6,251 — 6,266 — 6,269 — 6,271 — 6,273 — 6,279 — 6,281 — 6,283 — 6,291 — 6,293 — 6,295 — 6,297 — 6,299; et celles de l'emprunt de 1847, portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015 — 1,017 — 1,019 — 1,023 — 1,035 — 1,037 — 1,038 — 1,042 — 1,061 — 1,064 — 1,083, désignées par le sort au tirage du 24 février 1854, sont remboursées, à raison de 1,250 fr. chacune, à partir du 1er mars 1854, au siége de la Compagnie, de 10 heures à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil.

*Le Chef de l'Exploitation*,

G. DE LAPEYRIÈRE.

---

CHEMIN DE FER

## DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale semestrielle prescrite par l'art. 39 des statuts, aura lieu le jeudi 30 mars 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Cette assemblée aura, en outre, à délibérer sur la proposition de modification des articles 19, 20 et 21 des statuts, en ce qui, dans ces articles, règle l'amortissement du capital social.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 15 mars prochain, de 10 heures à 4 heures, pour retirer leurs cartes d'admission en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Les porteurs de moins de vingt actions sont instamment priés de déposer leurs titres à l'administration, où il leur sera fourni les moyens de les faire représenter à l'assemblée générale.

Par ordre du Conseil :

*Le Chef de l'Exploitation*,

G. DE LAPEYRIÈRE.

---

CHEMINS DE FER DE

## DIEPPE ET DE FÉCAMP

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 38 des statuts, aura lieu le samedi 8 avril 1854, à 3 heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires propriétaires de 26 actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à l'assemblée générale devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 25 mars courant, de 10 à 3 heures, pour retirer leur carte d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

---

CHEMIN DE FER

## D'ORLÉANS.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 30 mars courant, à deux heures et demie de l'après-midi, hôtel de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11.

*Extrait des statuts.*

« Art. 41. — Les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer au siége de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres dont ils sont propriétaires ou qui leur auraient été remis par d'autres actionnaires, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée. Cette carte, qui est nominative et personnelle, indique le nombre des actions déposées. Les certificats donnent droit, pour les dépôts de vingt actions ou plus, à la réunion d'une carte d'admission à l'assemblée générale. Les actionnaires porteurs de certificats de dépôt ont la faculté de se faire représenter aux assemblées générales par des actionnaires munis de pouvoirs réguliers dont la forme est déterminée par le Conseil d'administration. Les fondés de pouvoirs doivent déposer leurs procurations et les certificats de dépôt qui leur ont été remis, trois jours au moins avant celui de la réunion de l'assemblée générale.

» Art. 44. Vingt actions donnent droit à une voix. Le même actionnaire ne peut réunir plus de cinq voix, soit comme actionnaire, soit comme mandataire.

» Art. 48. Les délibérations de l'assemblée générale prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires. »

Des modèles de pouvoirs seront délivrés aux actionnaires qui en feront la demande au bureau des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

L'assemblée générale devant être appelée à délibérer sur une modification des statuts, et les statuts exigeant dans ce cas la réunion du cinquième au moins du fonds social, MM. les actionnaires sont instamment priés d'assister à l'assemblée du 30 mars.

*Le Directeur de la Compagnie*,

C. DIDION.

---

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le 30 mars prochain, à trois heures de l'après-midi, à la gare, boulevard Montparnasse, n° 44.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à la gare de la rive droite, n° 124, du 5 au 20 mars, pour retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

---

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus qu'à dater du 1er mars courant, leurs titres sont reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, à la gare Saint-Lazare.

Il leur sera remis en échange un récépissé de dépôt nominatif sur la présentation duquel les dividendes semestriels seront payés.

---

CHEMIN DE FER DE

## SAINT-ÉTIENNE A LYON

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, *en liquidation*, sont prévenus qu'à partir du 15 mars courant, les bureaux de l'Agence centrale seront transportés place Vendôme, 16 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, antérieures au 1er janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854.

MM. les actionnaires qui n'ont pas encore retiré leurs bons de délivrance sont instamment invités à se presser de le faire pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu.

---

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'art. 32 des statuts, l'assemblée générale annuelle se réunira le samedi 25 mars 1854, à trois heures, au siége de la Société, à Paris, rue Laffitte, n° 23.

Ont droit de faire partie de l'assemblée générale tous les actionnaires, propriétaires de vingt actions au moins, dont les titres auront été déposés au siége social quinze jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion de l'assemblée.

Les certificats de dépôt, délivrés par le Conseil d'administration en conformité de l'art. 11 des statuts, donneront droit également à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu plus de quinze jours avant l'époque fixée pour cette assemblée.

---

CHEMIN DE FER

## CENTRAL SUISSE.

*Deuxième versement de 50 fr. par action.*—MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement de la première moitié du second versement, fixé au 15 mars courant, a été, par délibération du Conseil d'administration, prorogé au 15 mai prochain.

Toutefois, les versements seront reçus, dès le 15 mars courant, sous bonification des intérêts d'anticipation, à 4 0/0 l'an, à la caisse de MM. A. Marcuard et Cie, 18, rue Bergère, à Paris.

Le semestre d'intérêt échu le 10 janvier dernier sur les premiers 100 f., sera compensé ou payé, dès ce jour, à raison de 2 fr. par action au choix des porteurs.

---

## MM. V. SAINT-PAUL ET Cie

CHANGEURS, 21, boulevard Montmartre, achètent avec prime de 6 fr. par 1,000 fr., les pièces de 5 f. antérieures à 1825.

---

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

COUPURES D'OBLIGATIONS DE CENT FRANCS. — Par une décision du Conseil d'administration, le principe de la division des lots proportionnellement à la valeur des coupures d'obligations foncières s'appliquera désormais aux coupures de cent francs qui auront droit chacune au dixième du lot attribué à l'obligation de 1,000 fr., comme il a déjà été appliqué aux coupures de 500 fr., qui ont droit chacune à la moitié du lot attribué à l'obligation entière.

Les porteurs des coupures de cent francs précédemment émises avec l'attribution du lot entier au numéro de la coupure désigné par un tirage préliminaire entre les dix numéros qui composent l'obligation de 1,000 fr.), ont la faculté de les échanger sans aucuns frais en représentant les dix coupures du même numéro contre des coupures de cent francs, à l'égard desquelles s'appliquera le principe de la division des lots par dixième.

Rien ne sera modifié dans la position de ceux qui préféreront conserver à leurs titres la forme et les droits actuels.

Un tirage spécial entre les dix numéros de coupures continuera à désigner, en ce qui concerne ces titres, le numéro de la coupure qui devra recueillir le lot entier attribué au numéro de l'obligation de 1,000 fr., sous lequel les dix coupures sont groupées.

Quant aux coupures d'obligations foncières de cent francs, à l'égard desquelles s'exerce la division des lots par dixième, elles auront droit au tirage du mercredi 22 mars, des obligations du Crédit foncier de France à :

| | |
|---|---|
| Dix lots de | 10,000 fr. |
| Vingt lots de | 5,000 |
| Dix lots de | 2,000 |
| Et cinquante lots de | 1,000 |

En outre, chaque coupure de cent francs sortie à ce tirage ou aux tirages postérieurs des obligations du Crédit foncier de France sera remboursée à 120 fr.

Les tirages des lots attribués aux obligations du Crédit foncier de France ont lieu tous les trois mois : les 22 mars, 22 juin, 22 septembre et 22 décembre de chaque année.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 20 courant, de 10 à 2 heures.

*Le Secrétaire général,*

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A LYON.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus, aux termes de l'art. 34 des statuts, qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le jeudi 20 avril prochain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 *bis*, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

I. — Sur les comptes annuels de la Société ;

II. — Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de la Roche à Auxerre ;

III. — Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort, et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle ;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier ;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon ;

IV. — Sur les modifications à introduire dans les statuts comme conséquence des propositions ci-dessus indiquées, et sur les moyens d'exécution ;

V. — Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Aux termes de l'art. 32 des statuts, la délibération ne sera valable qu'autant que l'assemblée réunira au moins le cinquième du fonds social, soit 48,000 actions.

MM. les actionnaires possesseurs de quarante actions au plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 30 des statuts, se présenter à l'administration centrale de la Compagnie, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leurs titres ou leurs certificats nominatifs.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

*Le Secrétaire général,*

G. RÉAL.

## VENTE D'ACTIONS.

Le lundi 20 mars 1854 et jours suivants, s'il y a lieu, il sera procédé, à la Bourse de Paris, par le ministère de Me Billaud, agent de change, à la vente de 1,250 actions au porteur des mines et fonderies de Pontgibaud (Puy-de-Dôme).

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le cinquième tirage trimestriel des obligations du Crédit foncier de France aura lieu le 22 mars à l'hôtel de ville.

Il comprendra neuf lots :

| | |
|---|---|
| Le premier numéro sortant gagnera | 100,000 f. |
| Le second, | 50,000 |
| Le troisième, | 50,000 |
| Le quatrième, | 20,000 |
| Les cinq numéros suivants, chacun 10,000 fr., ci. | 50,000 |
| Total, | 270,000 f. |

Les porteurs de promesses d'obligations foncières appartenant à la série M, qui n'ont pas usé de la faculté de conversion, sont prévenus qu'ils doivent effectuer avant le 22 mars le versement des 300 francs actuellement exigibles, faute de quoi ils ne participeraient pas au bénéfice du tirage.

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant le mois de février dernier, autorisé des prêts pour une somme de 4,272,600 fr. qui, avec ceux autorisés précédemment, porte la totalité des prêts consentis à 48,520,200 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant le mois de février 227,863 fr. aux Sociétés de Crédit foncier de Marseille et de Nevers, ce qui élève à 2,113,323 fr. 75 c. les avances faites à ces Sociétés contre dépôt de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu, pendant le mois de février pour 13,038 100 fr. de demandes.

COMPAGNIE

## DES MINES DE LA LOIRE.

*Siége social à Paris, rue de la Victoire, 44.* — MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 30 mars présent mois, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

L'assemblée sera tout à la fois ordinaire ordinaire et extraordinaire : *ordinaire* pour l'examen des comptes de l'exercice 1853 ; *extraordinaire* pour recevoir communication des notifications du gouvernement concernant la constitution de la Compagnie, et pour délibérer sur les mesures qu'elles comportent.

Les propriétaires de vingt-cinq actions au moins ont seuls droit d'y assister ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de vingt-cinq actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social, à Paris, rue de la Victoire, 44, avant le 27 mars, soit, et avant le 23 mars, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, 2.

## CRÉDIT INDUSTRIEL.

MM. les actionnaires du Crédit industriel sont prévenus qu'à partir du 1er avril prochain, il leur sera payé par chaque action, au siége de la Société, rue Vivienne, 38 bis :

| | |
|---|---|
| 1° L'intérêt de 5 0/0 l'an pour le premier semestre échu, soit | 1 f. 25 c |
| 2° Un à-compte sur le dividende de l'exercice courant de | 3 00 |
| Ensemble, par action, | 4 f. 25 c. |

MM. J. de Malevergun et Ce se chargent, pour Paris et la province, des souscriptions et versements au Trésor public pour l'emprunt de 250 millions.

OCCASION.

## A VENDRE UNE MACHINE A VAPEUR VERTICALE,

pouvoir de cinq à six chevaux en bon état.

S'adresser à MM. Buddicom et Ce, Ingénieurs mécaniciens, à Sotteville-lez-Rouen.

**4, boulevard des Italiens, à Paris. — 7, rue Beauveau, à Marseille.**

COMPAGNIE DE LA NAVIGATION A VAPEUR

DU ROYAUME

## DES DEUX-SICILES

en correspondance des

## MESSAGERIES GÉNÉRALES

DE FRANCE

**CAILLARD ET Ce**

*VOYAGEURS et MARCHANDISES*

*Service direct*

DE MARSEILLE A NAPLES

*En 48 heures*

Touchant à Civita-Vecchia.

DÉPARTS LES 3, 13 ET 23 DE CHAQUE MOIS, à 7 heures du matin.

Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre de *Londres* à *Rome* et à *Naples* en cinq jours, et de *Paris* à *Naples* en quatre jours.

SERVICE PÉRIODIQUE

Pour *Gênes*, *Livourne*, *Civita-Vecchia*, *Naples*, *Palerme* ou *Messine*.

DÉPARTS DE MARSEILLE

Les 6, 16 et 26 de chaque mois

*à quatre heures du soir.*

Les bâtiments de la Compagnie sont

| | |
|---|---|
| *Vesuvio*..... *Capri*..... *Ercolana*..... *Mongibello*.... | de 300 chevaux. |
| *Sorento* (à hélice)... | de 600 tonn. |
| *Amalfi* (dito)... | de 650 dito. |

On délivre, à Paris, des billets directs et on reçoit les marchandises à l'agence maritime, boulevard des Italiens, n° 4.

Les bateaux, d'une marche supérieure, ne laissent rien à désirer pour le luxe et le confortable de l'aménagement.

NOUVEAU GUIDE

## DE PARIS A BRUXELLES ET COLOGNE

**et dans leurs environs**, orné d'une carte et de onze jolies gravures.

Prix : relié, 2 fr. — broché, 1 fr. 50.

Le *Guide du Voyageur* sur le chemin de fer du Nord parcourt l'Ile-de-France, la Picardie, l'Artois, la Flandre, puis il traverse la Belgique, où il visite les principales villes du royaume belge, pénètre dans les possessions rhénanes dépendantes de la Prusse, et s'arrête ensuite à Cologne.

C'est à coup sûr un riche itinéraire. Toutes les villes industrielles du Nord et de la Belgique passent sous vos regards. Vous suivez avec intérêt dans ce *Guide* leur naissance et leur progrès. Déjà, au XVe siècle, elles sont assez riches pour lutter avec les ducs de Bourgogne, et pour traiter avec des rois tels que Louis XI. Toute l'histoire municipale de la France est en résumé dans ces pages. On y voit naître la bourgeoisie, on la voit sortir laborieusement, peu à peu, avec toutes les douleurs de l'enfantement le plus pénible, d'un sillon et d'une boutique.

En vente à la Librairie centrale de MM. Napoléon Chaix et Ce, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

## L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction) ;—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000 ; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre ;— les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50.

*Franco* par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

## TABLE DE PYTHAGORE

BARÊME expliqué et élevé jusqu'à **99** sur **99**, suivi de deux tableaux **d'Intérêts simples et d'Intérêts composés**, aux taux 2 1/2, 3, 3 1/2, 4, 4 1/2, 5 et 6 0/0, et de quatre tableaux sur les **Rentes 3 et 4 1/2 0/0** (*aux divers cours de la Bourse*), à l'aide desquels on obtient, par une multiplication : la rente d'un capital, le capital d'une rente. — 6e édition.— Prix : 1 fr.

*Franco* par la poste, 1 fr. 25 (Affranchir).

## LIBRAIRIE.

Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

**Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.**

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Un événement important a occupé presque exclusivement la spéculation depuis huit jours. Le gouvernement s'est décidé samedi dernier à réaliser l'emprunt de 250 millions au moyen d'une souscription publique et nationale, en offrant aux souscripteurs les avantages et les bénéfices qui sont ordinairement réservés aux banquiers soumissionnaires des emprunts. Ainsi la rente 3 0/0 était vendredi dernier à 66 40 et le 4 1/2 à 93 40. M. le ministre des finances a offert aux souscripteurs de la rente 3 0/0 à 63 25, ou de la rente 4 1/2 0/0 à 92 50, avec la faculté de ne verser qu'un dixième en souscrivant, et de payer le reste en quinze versements mensuels. En outre, la jouissance de l'emprunt en 3 0/0 étant fixée au 22 décembre dernier, les souscripteurs toucheront le premier coupon d'intérêt dès le mois de juin prochain, quoiqu'ils n'auront encore versé que leur dixième de garantie et leur premier versement. Il en résulte que l'emprunt en 3 0/0 ressort pour les souscripteurs à 62 75, et celui en 4 1/2 0/0 à 89 50.

L'idée de cet emprunt a été accueillie partout avec enthousiasme; les listes de souscriptions ont été couvertes dès les premiers jours, et l'on ne doute pas que l'on atteigne avant le 25 courant, jour de clôture des souscriptions, le chiffre de 1 milliard pour toute la France.

La souscription de l'emprunt a fait un peu de tort aux actions de chemin de fer. Comme il faut verser un dixième de la somme que l'on souscrit, quelques porteurs d'actions ont vendu afin de se procurer les sommes dont ils avaient besoin pour leurs souscriptions. Cependant, quoiqu'il y ait eu un peu de lourdeur sur le marché des chemins de fer, la baisse a été peu importante. Chaque semaine apporte une nouvelle preuve du développement continuel des recettes, et confirme les espérances des détenteurs. L'approche des assemblées générales et de la fixation des dividendes est aussi de nature à soutenir les cours. Aussi les prix qui avaient paru tendre à la baisse au moment de la liquidation, se sont de nouveau raffermis. Les actions d'Orléans ont continué à être recherchées, quoique les escomptes aient cessé depuis plusieurs jours. Elles ont repris à 1110, et elles se soutiennent encore de 1 095 à 1100. Très-peu d'actions se trouvent en circulation; le plus grand nombre est immobilisé entre les mains de porteurs sérieux qui ne songent nullement à s'en défaire.

Les actions du Nord se sont maintenues avec la même fermeté; elles se sont relevées un moment à 750, et elles se soutiennent encore aux environs de 740.

Les actions de l'Est se tiennent de 715 à 725, et il se présente continuellement des acheteurs lorsque les cours retombent à 715. Le dividende de l'exercice écoulé paraît devoir être fixé à 30 fr., ce qui, avec les 20 fr. d'intérêt, donnera un produit de 50 fr. pour l'année: c'est, aux cours actuels, un revenu annuel de près de 7 0/0, avec la perspective d'une forte augmentation de dividende pour l'exercice 1854.

Les actions de Lyon ont éprouvé peu de variations; elles se sont élevées plusieurs fois à 822 50 et 825, mais elles sont revenues à 815 et 812 50.

Les affaires ont été peu animées sur les autres lignes. Les capitaux se portent avec une sorte de partialité sur les grandes lignes dont on peut maintenant apprécier les futurs revenus.

Les actions de la Banque de France se maintiennent invariablement à 2,670. Toutes les autres sont affectées, et leur négociation est devenue très-difficile.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 9 jusqu'à celle du 16 mars.

Le 3 0/0 a monté de 66 15 à 67; il est resté à 66 40 au comptant et à 66 30 à terme.

Le 4 1/2 0/0 a varié de 93 10 à 92 50 au comptant et à 92 20 à terme.

La Banque de France a fléchi de 2,695 à 2,670; elle est restée à 2,670.

Le Crédit mobilier a monté de 570 à 590; il a fermé à 570.

Les actions du Nord ont monté de 730 à 750; elles ont fermé à 740.

L'Est a monté de 715 à 730, il a fermé à 722 50; les nouvelles de l'Est ont varié de 567 50 à 560.

Lyon a monté de 812 25 à 823; il a fermé à 827 50.

Lyon à la Méditerranée a monté de 670 à 690, il est resté à 677 50.

Orléans a monté de 1,080 à 1,110; il a fermé à 1,097 50.

Rouen a monté de 835 à 872 50; il est resté à 870.

Le Havre a varié de 450 à 447 50,

Bâle a monté de 350 à 359 50.

Saint-Germain a monté de 605 à 620; il est resté à 615 au comptant et à 610 à terme.

L'Ouest a varié de 580 à 577 50.

Cherbourg a fléchi de 465 à 460.

Dijon a monté de 515 à 542 50; il est resté à 537 50.

Le Midi a fléchi de 532 50 à 527 50; il est resté à 530.

Le Grand-Central a varié de 430 à 332 50; il est resté à 430.

Genève a monté de 440 à 445; il est resté à 443 75.

Versailles a varié de 300 à 305.

*Samedi.* — Le décret relatif à la réalisation de l'emprunt par souscription nationale n'a pas empêché les premiers cours de la reute d'être faibles; mais de nombreux achats ont fait remonter toutes les valeurs à la clôture. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 25 à 66 50, et à terme de 66 15 à 66 50. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 92 70 à 92 90, et à terme de 92 70 à 92 90. La Banque s'est tenue à 2,670; le Crédit mobilier, de 575 à 580; le Nord, de 740 à 745; l'Est, de 720 à 725; Lyon, de 810 à 815; Orléans, de 1,090 à 1,092 50; Lyon à la Méditerranée, de 672 50 à 680; le Grand-Central, de 430 à 432 50; le Midi, de 535 à 531 25; l'Ouest, de 580 à 577 50; Saint-Germain, de 610 à 615; Dijon, de 520 à 525. Rouen a fait 870; le Havre, 447 50; Cherbourg, 465; Versailles, 300; Sceaux, 160.

*Lundi.* — La bourse était très-ferme; l'enthousiasme avec lequel l'emprunt a été accueilli par le public a donné lieu à quelques rachats importants sur la rente. Les chemins de fer étaient également en hausse. Le 3 0/0 a monté au comptant de 75 c. à 93, et s'est tenu comme la veille à terme à 92 90. La Banque a fait 2,670. Le Crédit mobilier a monté de 2 50 à 582 50; les actions du Nord, de 1 25 à 746 25; l'Est, de 2 50 à 727 50. Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 2 50 à 562 50. Lyon a monté de 6 25 à 821 25. Lyon à la Méditerranée s'est tenu à 680. Dijon a monté de 10 à 535; le Grand-Central, de 2 50 à 435; Orléans, de 7 50 à 1,100; le Havre, de 2 50 à 450; Bâle, de 1 25 à 353 75. Rouen s'est tenu à 870; Saint-Germain, à 615; Cherbourg, à 463. Le Midi a fait 535.

*Mardi.* — Les cours se sont encore un peu améliorés sur la rente, mais les affaires étaient peu importantes. Le déport avait disparu sur la rente et était remplacé par du report. Les chemins étaient bien tenus. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 66 80, et à terme de 15 à 66 85. Le 4 1/2 0/0 s'est tenu au comptant à 93, et il a monté à terme de 05 à 92 95. La Banque a fait 2,670; le Crédit mobilier, 582 50. Les actions du Nord se sont tenues à 746 25; l'Est, de 730 à 727 50; les nouvelles de l'Est, de 565 à 562 50; Lyon, de 823 75 à 820; Lyon à la Méditerranée, de 685 à 687 50; Orléans, de 1,100 à 1,105; Rouen, de 870 à 872 50. Le Havre a fait 450; Bâle, 353 75; Genève, 442 50; l'Ouest, 582 50; Cherbourg, 562 50; Dijon, 540; le Midi, 535; le Grand-Central, 430; Saint-Germain, 617 50.

*Mercredi.* — Les cours n'ont pas pu se soutenir. Toutes les valeurs ont rétrogradé par suite de nombreuses ventes de petites inscriptions au comptant. Les chemins de fer étaient tous en baisse. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 40 c. à 66 70, et de 15 c. à 66 70 à terme; le 4 1/2 0/0, de 40 c. à 92 60 au comptant, et de 45 c. à 92 50 à terme. La Banque a fait 2,670. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 fr. à 577 50; le Nord, de 3 75 à 742 50; Lyon, de 2 50 à 817 50; l'Est, de 2 50 à 725. Les nouvelles de l'Est se sont tenues à 562 50; le Midi a fléchi de 2 50 à 532 50. Le Grand-Central s'est tenu à 430; l'Ouest, à 580; Cherbourg, à 460; Saint-Germain, à 615; Orléans, à 1,100; Rouen, à 871 25; le Havre, à 450; Bâle, à 355.

*Jeudi.* — La baisse a fait de nouveaux progrès au milieu de la stagnation des affaires. La liquidation des chemins de fer s'est faite pourtant avec facilité. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 20 à 66 40, et à terme de 66 40 à 66 30. Le 4 1/2 0/0 a fait 92 50 au comptant, et 92 20 à terme. La Banque s'est tenue à 2,670. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 572 50; le Nord, de 2 50 à 737 50; Lyon, de 2 50 à 815; l'Est, de 2 50 à 722 50; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 560; Orléans, de 2 50 à 1,097 50; Rouen, de 6 25 à 865; le Havre, de 2 50 à 447 50; la Méditerranée, de 5 à 677 50; Genève, de 2 50 à 442 50; Dijon, de 2 50 à 537 50; le Midi, de 2 50 à 530. Le Grand-Central s'est tenu à 430; Saint-Germain, à 615.

*Vendredi.* — La bourse a été faible, mais les variations ont eu très-peu d'importance sur toutes les valeurs. Les titres étaient plus rares au comptant. Le 3 0/0 a varié de 66 20 à 66 10; le 4 1/2 0/0, de 92 40 à 92 70; la Banque, de 2,680 à 2,690; le Crédit mobilier, de 572 50 à 571 25; le Nord, de 737 50 à 738 75; Lyon, de 815 à 813 75; l'Est, de 725 à 722 50; Lyon à la Méditerranée, de 680 à 675; Saint-Germain, de 612 50 à 610; Dijon, de 537 50 à 536 25; le Grand-Central, de 430 à 432 50; le Midi, de 532 50 à 530; Cherbourg, de 460 à 455; l'Ouest, de 585 à 580. Bâle a monté à 360. Rouen était à 870; le Havre, à 445; Versailles, à 300.

AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 11 au 17 mars 1854.

| Longueur Expl. | Longueur à faire | Durée de la conc. | Nombre des actions | Valeur d'émiss. | Somme payée | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1852 | Époques de jouissance | Noms des lignes | Samedi 11 Compt. | Samedi 11 Terme | Lundi 13 Compt. | Lundi 13 Terme | Mardi 14 Compt. | Mardi 14 Terme | Mercredi 15 Compt. | Mercredi 15 Terme | Jeudi 16 Compt. | Jeudi 16 Terme | Vendredi 17 Compt. | Vendredi 17 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 41 fr. 50 p. un an | juillet 1853. | Nord | 745 -- | 715 -- | 740 25 | 747 50 | 746 2 | 747 50 | 742 50 | 742 50 | 740 -- | » | 738 75 | 739 75 |
| tout. | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 60 fr. | janv. 1854 | Paris à Rouen | 870 -- | 872 50 | 870 -- | » | 872 50 | 872 50 | 871 25 | » | 870 -- | » | 867 50 | » |
| tout. | 92 | 97 | 40 000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an | sept. 1853. | Rouen au Havre | 447 50 | » | 450 -- | » | 450 -- | » | 450 -- | » | 447 50 | » | 445 -- | » |
| tout. | 51 | 96 | 24.000 | 500 | 400 | 0 fr. 30 p. un an. | janv. 1853. | Dieppe et Fécamp | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | 99 | 60.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | juillet 1853 | Caen et Cherbourg | 403 -- | » | 405 -- | » | 402 50 | » | 400 -- | » | » | » | 455 -- | » |
| tout. | 25 | 99 | 54.000 | » | tout | 31 fr. 25 p. un an. | janv. 1853 | Saint-Germain | 615 -- | 612 50 | 615 -- | 613 -- | 617 50 | 617 50 | 615 -- | 610 -- | 615 -- | 610 -- | 640 -- | 640 -- |
| tout. | 17 | 99 | 20 000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 6 m. | juillet 1852 | Versailles (r. g.) | 610 -- | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 510 -- | » |
| 140 | » | 99 | 70 000 | 500 | 250 | » | avril 1851. | Ouest | 577 50 | » | 580 -- | » | 582 50 | 582 50 | 580 -- | » | 580 -- | » | 580 -- | 585 -- |
| tout. | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | Paris à Sceaux | 160 -- | » | 160 -- | » | 160 -- | » | » | » | 160 -- | » | » | » |
| 1116 | 1562 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 48 fr. 50 p. un an | oct. 1854. | Orléans | 1092 50 | 1090 -- | 1100 -- | 1100 -- | 1105 -- | 1105 -- | 1100 -- | 1090 25 | 1097 50 | 1097 50 | 1090 -- | 1098 75 |
| 027 | 660 | 99 | 250 000 | 500 | tout | 33 fr. p. un an. | janv. 1853. | Paris à Strasbourg | 725 -- | 723 75 | 727 50 | 727 50 | 727 50 | 730 -- | 725 -- | 725 -- | 722 50 | 722 50 | 722 50 | 722 50 |
| » | » | » | 250.000 | 100 | 100 | 4 0/0 p. un an. | » | Id. nouvelles | 563 75 | 562 50 | 563 50 | 562 50 | 562 75 | 565 -- | 562 50 | 563 75 | 560 -- | 561 25 | 558 75 | » 50 |
| 11 | 108 | 99 | 84.000 | 250 | tout | 11 fr. p. un an. | janv. 1853. | Strasbourg à Bâle | 352 50 | » | 353 75 | 353 75 | 353 75 | » | 355 -- | 355 -- | 357 50 | » | 360 -- | 358 50 |
| 283 | 515 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 5 0/0. | janv. 1854. | Paris à Lyon | 915 -- | 917 50 | 921 25 | 921 25 | 920 -- | 921 25 | 917 50 | 916 25 | 917 50 | 917 50 | 913 75 | 910 -- |
| » | » | 99 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). |  | Provins aux Ormes | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 127 | 99 | 32.200 | 500 | 350 | 5 0/0 (1). | juillet 1853 | Dijon à Besançon | 535 -- | 530 -- | 535 -- | 535 -- | 540 -- | 542 50 | 540 -- | 537 50 | 537 50 | » | 536 25 | 537 50 |
| » | » | » | » | » | 200 | 4 0/0 (1). | » | Lyon à Genève | » | » | 440 -- | 440 -- | 442 50 | 445 -- | 445 -- | » | » | » | » | 445 -- |
| » | » | 99 | 80 000 | 500 | 300 | 8 fr. et 4 0/0 p. un an | juin 1853. | Lyon à la Méditerr. | 680 -- | 685 -- | 680 -- | 682 50 | 687 50 | 687 50 | 682 50 | 682 50 | 680 -- | » | 675 -- | 675 -- |
| » | 750 | 99 | 134 000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853. | Chemins du Midi | 531 25 | 532 5. | 535 -- | 530 25 | 535 -- | 537 50 | 532 50 | 532 50 | » | » | 530 -- | » |
| tout. | 52 | 99 | 10 000 | 500 | tout | néant. | » | Bordeaux à la Teste | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | » | Grand Central | 432 50 | 432 50 | 435 -- | 432 50 | 430 -- | 430 -- | 430 -- | 430 -- | 430 -- | » | 432 50 | 427 50 |
| tout. | 40 | 99 | 12.500 | 1 000 | tout | 40 fr. par an | février 1853 | Naples à Castellam. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| tout. | 50 | 99 | 9.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an | janv. 1853. | Anvers à Gand | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

(1) Pendant la durée des travaux.

| | Samedi 11 Compt. | Samedi 11 Terme | Lundi 13 Compt. | Lundi 13 Terme | Mardi 14 Compt. | Mardi 14 Terme | Mercredi 15 Compt. | Mercredi 15 Terme | Jeudi 16 Compt. | Jeudi 16 Terme | Vendredi 17 Compt. | Vendredi 17 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rentes 3 0/0 | 66 55 | 66 50 | 66 70 | 66 70 | 66 90 | 66 95 | 66 70 | 66 7. | 66 40 | 66 30 | 66 10 | 66 20 |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 92 05 | 92 60 | 93 -- | 93 10 | 93 -- | 94 10 | 92 60 | 92 30 | 94 30 | » | 92 70 | 92 50 |
| Banque de France | » | » | 2070 -- | » | 2070 -- | » | 2070 -- | » | 2070 -- | » | 2000 -- | » |
| Crédit mobilier | 590 -- | 591 50 | 582 50 | 585 -- | 581 10 | 582 50 | 577 50 | 576 25 | 572 50 | 572 50 | 571 25 | 572 50 |
| Comptoir national | 495 -- | » | 500 -- | » | 4 5 -- | » | 495 -- | » | 495 -- | » | 495 -- | 495 -- |
| Banque foncière | 500 -- | » | 495 -- | » | 500 -- | » | 495 -- | » | 495 -- | » | 500 -- | 470 -- |
| Dº Obligations (Cert.) | 900 -- | » | 960 -- | » | 965 -- | » | 62 50 | » | 963 -- | » | 957 50 | 908 75 |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 11 au 17 mars 1854.

| Date de l'emprun | Nombre d'Obligat. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émiss. | Somme pay. à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts six mois. | Époques des tirages. | Dates des paiements. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851. | 150.000 | 75 ans | 335 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| Dº. | 91.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 98 — | 535 | 375 | 625 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1851. | 101.333 | 99 — | » | tout. | 500 | 3 0/0 | » | janvier juillet. |
| Dº. | 3.300 | 99 — | 1000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | assemb. gén. | Dº |
| Dº. | 50 300 | 96 — | 500 | tout. | 650 | 5 0/0 | Dº | décembre juin. |
| 1848. | 11.431 | 41 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| Dº. | 6.201 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1852. | 4.405 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1853. | 17.500 | -- -- | 1.000 | 375 | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1841. | 7.250 | 30 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | Dº |
| 1850. | 6.034 | 75 — | 1.073 | tout. | 1.250 | 25 | » | Dº |
| 1842. | 6.000 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | Dº |
| 1848. | 3.331 | 80 — | » | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | Dº |
| 1852. | 150.000 | 50 — | 340 | tout. | 500 | 3 0/0 | » | Dº |
| 1845. | 3.867 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | Dº | Dº |
| 1847. | 4.938 | 68 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | mars septembre. |
| 1848. | 5.000 | 87 — | 800 | tout. | 1.250 | 6 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| 1853. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | 375 | 625 | 5 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| 1841. | 1.000 | -- -- | » | tout. | 625 | 25 -- | Dº | avril octobre. |

| Noms des compagnies. | 11 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-Boulogne | 317 50 | 312 50 | 315 -- | 312 50 | 312 50 | 312 50 |
| Paris à Lyon | 1020 -- | 1020 -- | 1020 -- | 1030 -- | 1050 -- | 1020 -- |
| Lyon à la Méditerranée 5 0/0 | 500 -- | 500 -- | 500 -- | 500 -- | 500 -- | 500 -- |
| Dº Nouvelles 5 0/0 | 300 -- | 300 -- | 300 -- | 300 -- | 300 -- | 300 -- |
| Montereau à Troyes | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Strasbourg | 505 -- | 505 -- | 505 -- | 505 -- | 510 -- | 505 -- |
| Saint-Germain (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| Versailles (r. d.) | » | » | » | » | » | » |
| Ouest | » | » | » | 975 -- | » | 970 -- |
| Dº (nouvelles) | 975 -- | 975 -- | » | 975 -- | » | 970 -- |
| Saint-Étienne à Lyon | » | » | » | » | » | » |
| Dº (2e émission) | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Orléans | » | » | » | » | » | » |
| Dº (Nouvelles 1848) | » | » | » | » | » | 1010 -- |
| Dº (Nouvelles 1852) | 300 -- | 303 75 | 307 50 | 305 -- | 307 50 | 305 -- |
| Paris à Rouen | » | » | » | » | » | » |
| Dº (nouvelles) | » | » | » | » | 1000 -- | » |
| Rouen au Havre | » | » | » | » | » | » |
| Dº (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| Strasbourg à Bâle | » | » | » | » | » | » |
| Dº (nouvelles) | » | 490 -- | » | » | 490 -- | » |
| Dijon à Besançon | » | » | » | » | » | » |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 10 au 16 mars 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes. | 10 | 11 | 13 | 14 | 15 | 16 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 727 50 à 731 50 | 735 -- à 740 -- | 741 75 à 750 -- | 743 75 à 750 -- | 741 75 à 750 -- | 737 50 à 743 75 |
| Paris à Strasbourg | 710 -- à 718 75 | 718 75 à 725 -- | 718 75 à 731 25 | 718 75 à 731 25 | 718 75 à 731 25 | 715 -- à 722 50 |
| Orléans | 1050 -- à 1100 -- | 1050 -- à 1100 -- | 1075 -- à 1125 -- | 1075 -- à 1125 -- | 1075 -- à 1125 -- | 1050 -- à 1125 -- |
| Paris à Rouen | 850 -- à 900 -- | 850 -- à 900 -- | 850 -- à 900 -- | 850 -- à 900 -- | 850 -- à 900 -- | 850 -- à 900 -- |
| Rouen au Havre | 450 -- à 462 50 | 450 -- à 465 -- | 450 -- à 465 -- | 450 -- à 455 -- | 450 -- à 455 -- | 450 -- à 460 -- |
| Lyon | 905 -- à 912 50 | 910 -- à 917 50 | 918 75 à 925 -- | 918 75 à 925 -- | 918 75 à 925 -- | 912 50 à 918 75 |
| Ouest | » | » | » | » | » | » |

## Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

| Dénomination. | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Caisse commerc., Delhomme et Cº. | 500 | 440 |
| — Leroy, de Chabrol et Cº | 1000 | 1170 |
| Oblig. de la ville de Paris (1849) | 1000 | 1045 -- |
| Dº Dº (1852) | 1000 | 1107 50 |
| Sambre à l'Oise ... Canal. | 1000 | 775 |
| Sambre française canalisée | 500 | 1500 |
| Ténez ... Cuivre. | 100 | 92 50 |
| Vieille-Montagne ... Zinc. | 201 | 665 |
| Nouvelle-Montagne ... Zinc. | 1000 | 1300 |
| Meuse ... Zinc. | 250 | » |
| Stolberg ... Zinc. | 750 | » |
| Karmuncker | 750 | 700 |
| Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre. | 100 | 78 50 |
| Blanzy ... Charbon | 500 | 600 |
| Chazotte ... Charbon. | 1/3 [illegible] | 540 |
| Charbonnages belges | 500 | 330 |
| Pont-de-Loup (sud) ... Charbon. | 1000 | 240 |
| Mines de la Loire ... Charbon. | 1/7200 | 440 |
| Centre-du-Flénu ... Charbon. | 1000 | 170 |
| Long-Pendu ... Charbon. | 500 | » |
| Epinac ... Charbon. | 1/2 [illegible] | » |
| Haute-Loire ... Charbon. | 500 | 250 |
| Montchanin ... Charbon. | 5000 | » |
| Azincourt ... Charbon. | 1/1 500 | 600 |

| Dénomination. | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Echarcon ... Papeterie. | 1000 | 1030 |
| Essonne ... Papeterie. | 1000 | » |
| Bastennes ... Asphalte. | 1000 | 190 |
| Monceaux-sur-Sambre ... Forges. | 1000 | 1700 |
| Aveyron (Decazeville) ... Forges. | 3000 | 6000 |
| Maubeuge (Nord) ... Forges. | 500 | 500 |
| Alais ... Forges. | 3000 | 1700 |
| Castillon et Commentry ... Forges. | 1000 | 1100 |
| Providence ... Forges. | 1000 | 1000 |
| Herserange (D. libér.) ... Forges. | 300 | 187 50 |
| Le Phénix | 750 | » |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1/500 | 4550 |
| Valentin-Coq ... Usine. | 500 | 950 |
| Société Cail et Cº ... Usine. | 500 | 600 |
| Christofle ... Usine. | 500 | 945 |
| Tuyaux de Chameroy ... Usine. | 500 | 800 |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 3. |
| Gaz anglais (Paris) | 2500 | 4800 |
| — français (Paris) | 500 | 950 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1275 |
| — de Belleville libéré | 500 | » |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 625 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 705 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | » |

| Dénomination. | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | » |
| — d'Arles, 1re série | 100 | 90 |
| — Dº 2e série | 100 | 15 |
| — de Besançon | 450 | 325 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | » |
| — de Versailles | 500 | 575 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries Impériales | 1000 | 4000 |
| — Caillard | 1000 | » |
| Gondoles parisiennes | 8 | 160 |
| Omnibus (Entreprise générale) | 1700 | 1930 |
| Omnibus (rive gauche) | 250 | » |
| Favorites ... Omnibus. | 500 | 1710 |
| Hirondelles ... Omnibus. | 1000 | » |
| Orléanaises ... Omnibus. | 1000 | 700 |
| Tricycles ... Omnibus. | 500 | 510 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | 600 |
| Dinéril ... Pet. voit. | 500 | 525 |
| Lutéciennes ... Pet. voit. | 500 | 600 |
| Sylphides ... Pet. voit. | 500 | 550 |
| Générale ... Ass. maritime. | 12500 | 45 0/0 b. |
| Lloyd français ... Maritime. | 5000 | 151 20 0/0 |
| Union des Ports ... Maritime. | 5000 | 13 0/0 b. |
| Mélusine ... Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination. | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Sécurité ... Maritime. | 5000 | 20 0/0 b. |
| Sauvegarde ... Maritime. | 5000 | 12 0/0 b. |
| Océan ... Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ... Incendie. | 4000 | 145 0/0 b. |
| Générale ... Incendie. | 5000 | 32.500 |
| Union ... Incendie. | 5000 | 37 0/0 b. |
| France ... Incendie. | 5000 | 32 0/0 b. |
| Phénix ... Incendie. | 4000 | 3300 |
| Providence ... Incendie. | 2700 | 31 0/0 b. |
| Urbaine ... Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance ... Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Éventualités d'Avignon | 31 50 | » |
| — de Cette | 10 | » |
| — de Fampoux | 25 | » |
| Glaces d'Oignies ... Belgique. | 1000 | 1400 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 325 |
| — de Montluçon | 500 | 410 |
| Docks | 250 | 207 -- |
| Journaux réunis | 500 | 510 |
| Moberly (Amiens) | 500 | 750 |
| Coton (Fresnel) | 500 | 510 |
| Gamaches | 500 | 490 |
| Palais de Cristal | 100 | 93 75 |
| Richer | 500 | » |

Paris. — Imprimerie centrale des chemins de fer de Napoléon Chaix et Cie, rue Bergère, 20

L'un des Directeurs, F. Solar.

Digitized by Google

N° 701. 18e ANNÉE. — N° 12. SAMEDI, 25 MARS 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris..... | 12 f. | — 22 f. |
| Départements.... | 13 » | — 24 » |
| Etranger..... | 16 » | — 30 » |

FONDÉ EN 1842

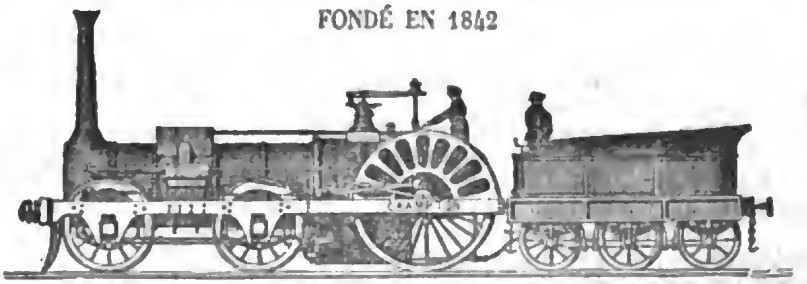
PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### AVIS A NOS ABONNÉS.

MM. les Abonnés dont l'abonnement expire au 31 mars sont priés, dans le but d'éviter des retards ou des difficultés dans le service, de faire connaître le plus tôt possible leur intention de renouveler, cette échéance étant considérable.

Tout abonné pour un an reçoit comme prime, sur la présentation de sa quittance, une magnifique carte coloriée des chemins de fer d'Europe. Cette carte, vu son grand format, ne peut être expédiée à MM. les Abonnés; elle doit donc être prise dans nos bureaux.

On trouve dans nos bureaux la collection de 1853, brochée.

### SOMMAIRE.

Chemin de fer de Strasbourg, 177. — Fusion du chemin de Dijon avec le chemin de Lyon, 177. — Chemin de fer d'Orléans, 178. — De l'obligation foncière et de ses diverses coupures, 178. — Chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne, 179. — Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, 179. — Chemin de fer de Graissessac à Béziers, 179. — Chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort. Rapport, 179. — Résumé des recettes, 180. — Avis aux actionnaires, 180. — Crédit foncier de France, 181. — Chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, 181. — Des tarifs différentiels, 181. — Industrie. Appareil destiné à transporter les dépêches à la vitesse moyenne de cent lieues à l'heure, et à prévenir les collisions sur les chemins de fer. 182. — Société des ingénieurs civils, 183. — Forges, 185. — Correspondance, 186.— Recettes, 187. — Annonces, 188, 189, 190. — Chronique de la Bourse, 191. — Bourse, 192.

### Chemin de fer de Strasbourg.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Strasbourg vient d'arrêter une mesure qui, dans les circonstances actuelles a une grande importance, mais que, probablement, il n'était pas possible de différer. Il a décidé qu'il suspendrait l'exécution des travaux des lignes transversales nouvellement concédées, et qu'il concentrerait tous ses efforts sur la ligne de Paris à Mulhouse, de manière à l'avoir terminée dans trois ans. Pour atteindre ce but, il y a nécessité d'appeler d'ici au mois de novembre 150 fr. par action. On pouvait faire cet appel d'après deux modes différents : ou bien en fixant trois échéances de 50 fr. chacune, de deux mois en deux mois, ou bien en appelant sur-le-champ les 150 fr.

En s'arrêtant à ce dernier mode, le Conseil d'administration a décidé que 50 fr. seulement seraient exigibles du 1er au 15 mai, et que chaque porteur d'action aurait la faculté d'ajourner le paiement des 100 fr. en tout ou en partie jusqu'au 1er novembre.

Ce système nous paraît le plus convenable dans l'intérêt des actionnaires. Chacun d'eux aura sept mois pour choisir son heure et payer à l'époque qui lui paraîtra la plus convenable. Ceux qui préfèrent payer immédiatement recevront des actions au porteur. On sait que la facilité de négociation des titres au porteur est un motif déterminant pour beaucoup de personnes pour entrer dans ces valeurs.

Le Conseil d'administration aurait pu prendre cette mesure plus tôt, mais il a craint de gêner, en quelque sorte, l'emprunt national. Aujourd'hui que l'emprunt est souscrit et au-delà, ce qui prouve l'abondance des capitaux, le Conseil n'avait plus de motif d'ajourner une mesure dont l'exigence paraît lui avoir été démontrée.

F. Solar.

### Fusion du chemin de Dijon avec le chemin de Lyon.

Ainsi que nous l'avons annoncé dans notre dernier numéro, la fusion entre les chemins de Paris à Lyon et Dijon, signée entre les parties et approuvée par M. le ministre, est soumise au Conseil d'État, et nous espérons pouvoir, sous peu de jours, publier son approbation.

On se souvient que d'après le premier traité de fusion passé le 15 octobre dernier, la Compagnie de Lyon donnait à celle de Dijon 30,000 actions en échange de son capital en action, et que par suite des modifications et obligations imposées par le gouvernement, ce traité a été modifié, et la Compagnie de Lyon ne fournit plus que 25,000 actions à la Compagnie de Dijon. Toutefois, il a été stipulé que ces 25,000 actions auraient des droits égaux aux actions actuelles de Lyon, et jouiraient par conséquent du dividende résultant de l'exploitation de l'année 1853, dividende que nous avions évalué à environ 28 à 30 fr.

En ajoutant aux actions actuelles 25,000 nouvelles actions avec des droits égaux, il en résultera naturellement une réduction sur le chiffre du dividende, qui probablement ne sera fixé qu'à environ 25 fr. Mais la Compagnie de Lyon sera largement récompensée de ce petit sacrifice par les avantages qu'elle recueillera des concessions nouvelles qui lui sont accordées, concessions qui en assurant sa situation, en lui garantissant tous les avantages qu'elle possède, lui permettent d'en espérer de plus considérables. En attendant que nous

Digitized by Google

puissions sans inconvénient faire ressortir l'avenir réservé à la Compagnie de Lyon, nous nous bornons à analyser et résumer la convention passée entre les deux Compagnies et M. le ministre des travaux publics.

D'après les termes d'un très-bon rapport de M. le comte Dubois, adressé à S. Ex. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon a soumis à la sanction du gouvernement un traité en date du 15 octobre 1853, qu'elle a passé avec la Compagnie concessionnaire des chemins de fer de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort, et aux termes duquel cette dernière a déclaré lui céder les concessions qui lui ont été accordées par les décrets des 12 février 1852 et 17 août 1853.

Les conditions principales de ce traité sont, de la part de la Compagnie cédante, l'abandon de tous les droits et priviléges qu'elle tient des décrets ci-dessus mentionnés, ainsi que de son actif, mobilier et immobilier, et de la part de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, l'engagement de remettre en échange 30,000 actions dudit chemin, libérées de 250 fr. chacune; ce nombre d'actions a été, par un traité postérieur, réduit à 25,000.

Cette affaire soumise à l'examen du comité consultatif des chemins de fer, ce comité a été d'avis qu'il y avait lieu d'admettre le traité dont il s'agit, sous différentes réserves, et notamment à la condition que la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon exécuterait à ses frais, risques et périls, un embranchement de chemin de fer qui, partant de Boury, passerait à Lons-le-Saulnier et irait se raccorder à Bâle avec le chemin de fer de Dijon à Belfort; l'administration se réservant en outre la faculté d'exiger que le tracé fût infléchi vers Poligny et Arbois, si le département du Jura et les localités intéressées s'engageaient à fournir une subvention suffisante pour couvrir *l'excédant de dépenses* résultant de cette modification.

Des négociations ont été ouvertes avec la Compagnie, et après de nombreux pourparlers, elle a accepté en échange de l'approbation donnée par le gouvernement au traité qu'elle a passé, de prendre dès à présent l'engagement d'exécuter à ses frais, risques et périls, trois lignes de chemin de fer, l'une de Chalon-sur-Saône à Dôle; l'autre de Boury à Lons-le-Saulnier, et la troisième, de Lons-le-Saulnier à Dôle, ou à Besançon ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon.

Ces chemins présentent approximativement les longueurs suivantes :

De Chalon à Dôle, 64 kilomètres;
De Boury à Lons-le-Saulnier, 62;
De Lons-le-Saulnier à Dôle, 52.

L'étendue de ce dernier chemin serait de 82 kilomètres, si, au lieu de se raccorder à la ligne de Dijon à Besançon auprès de Dole, il aboutissait à Besançon.

Telles sont les conditions principales acceptées par la Compagnie; les conditions accessoires seraient les suivantes :

1° Le délai d'exécution serait de neuf années pour les deux lignes de Chalon à Dôle, et de Lons-le-Saulnier au chemin de Dijon à Besançon, sauf à réduire ce délai à six ans, dès que la rente 3 0/0 se serait maintenue pendant six mois à 80 fr. et au-dessus;

2° Pour la ligne de Boury à Lons-le-Saulnier, le délai serait de trois années, qui, toutefois, ne commenceront plus à courir qu'à partir de l'époque fixée pour l'achèvement des deux sections ci-dessus indiquées;

3° Le délai de trois ans fixé par la convention du 17 août 1853, pour la construction de la ligne de Besançon à Belfort, ne commencerait à courir qu'à partir du 1er janvier;

4° Enfin, toutes les lignes réunies formeraient une même entreprise; par suite, la durée de concession serait la même, et le partage des bénéfices au delà de 8 0/0 stipulé au profit de l'Etat s'exercerait sur les produits nets de l'ensemble desdites lignes.

En outre, différentes modifications ont été apportées au cahier des charges : l'une a pour but de mettre le tarif plus en harmonie avec les besoins du service des transports; l'autre améliore, dans l'intérêt du Trésor, les conditions relatives au service des postes.

Les tracés sont déterminés par l'administration supérieure, sur les projets présentés par la Compagnie.

Toutefois, l'exécution de la ligne qui, de Lons-le-Saunier, se dirigerait sur Besançon et Arbois, en suivant le pied du Jura, devant entraîner, en raison des difficultés du terrain, des dépenses exceptionnelles, ne sera obligatoire pour la Compagnie qu'autant que les départements et les localités intéressées se seront engagés à lui donner une subvention égale à la moitié de l'excédant de dépense qu'elle nécessitera.

Les projets des chemins de fer de Chalon à Dôle et de Bourg à Dôle ou Besançon, par Lons-le-Saunier, ont été soumis, en 1846, à l'enquête d'utilité publique; toutes les formalités voulues par les règlements ont été accomplies en ce qui les concerne.

Comme on le voit, en résumé, ces stipulations sont évidemment avantageuses à l'Etat.

Elles assurent l'exécution du prolongement de Besançon à Belfort, en remettant le soin de cette exécution à une Compagnie puissante.

La ligne de Chalon à Dôle procure, dès à présent, aux transports de la Méditerranée sur le Rhin, une abréviation de parcours d'environ 52 kilomètres.

Elle ouvre de Nantes sur la Suisse, par les départements du centre de la France, une nouvelle communication qui, pour être complétée, n'attend que la construction de Nevers à Chalon, dont la concession est en ce moment demandée par plusieurs Compagnies.

Le département du Jura va se trouver rattaché au réseau des chemins, vers le nord et vers le midi, par une ligne qui le traversera dans toute son étendue.

J. MIRÈS.

---

### Chemin de fer d'Orléans.

L'assemblée du chemin de fer d'Orléans aura lieu le 30 courant. Les projets de modifications aux statuts annoncés par la convocation, concernent uniquement les 15 0/0 attribués aux employés de la Compagnie.

G. LEXOM.

---

### De l'obligation foncière et de ses diverses coupures.

Les diverses modifications qu'a subies l'obligation foncière demandent à être expliquées aux personnes qui n'ont pas suivi de près la marche de l'institution. Pour répondre aux questions qui nous sont quelquefois adressées à cet égard, nous résumerons rapidement les formes qu'a successivement revêtues l'obligation foncière et sous lesquelles elle se présente aujourd'hui sur le marché.

Le titre originaire est la *promesse d'obligation* ou *certificat* de dépôt de 200 fr. Elle a droit aux lots entiers. Si elle est appelée pour le remboursement avant d'avoir été complétée, elle est remboursable à 200 fr., somme égale au capital versé; elle rapporte 3 0/0.

La *promesse* se transforme en *obligation foncière* par suite du tirage de vingt *séries*, dont chacune comprend 10,000 numéros appelés à fournir le complément de 800 fr. La Compagnie a le droit de tirer une *série* au fur et à mesure qu'elle a placé 10 millions sur hypothèques.

L'obligation libérée de 1,000 fr. est remboursable à 1,200 fr.; elle a droit aux lots entiers et rapporte 3 0/0.

Mais la Compagnie a offert à ceux des porteurs de *promesses* qui ont voulu éviter l'appel de 800 fr. par suite du tirage de séries, de réduire leur engagement à une coupure d'obligation de 500 fr. La plupart ont profité de cette faculté. Cette coupure d'obligation libérée de 500 fr. a droit à la moitié des lots; elle est de deux espèces :

1° Demi-obligation rapportant 4 1/2 0/0, remboursable à 500 fr.;

2° Demi-obligation, rapportant 3 0/0, remboursable à 600 fr.

Les coupures de 500 fr., sur lesquelles 300 fr. ont déjà été versés, doivent verser les 200 fr. restants d'ici au mois de novembre. Lors du dernier versement, elles viendront se classer soit parmi les demi-obligations 3 0/0 remboursables à 600 fr., soit parmi les demi-obligations 4 0/0 remboursables au pair.

Enfin, un certain nombre d'obligations ont été divisées en coupures de 100 fr. ayant droit au dixième du lot attribué à l'obligation de 1,000 fr. rapportant 3 0/0 d'intérêts, et remboursables à 120 fr.

Lorsque la *promesse* aura disparu par suite des appels de série, et que toutes les coupures de 500 fr. auront complété leur dernier versement, il ne restera que deux natures

Digitized by Google

de titres, car l'obligation de 1,000 fr. se divisera par moitié en deux coupures. Ces titres seront :

1° L'obligation de 500 fr. ;
2° La coupure de 100 fr.

Grâce à ces combinaisons, chacun peut trouver des titres à la mesure de sa bourse ; l'obligation de 500 fr. et la coupure de 100 fr. correspondent à diverses catégories de fortune; de plus, la division du titre de 500 fr. en 3 0/0 remboursable à 600 fr., et en 4 0/0 remboursable au pair, permet de satisfaire aux convenances de ceux qui préfèrent toucher un intérêt plus élevé sans augmenter leur capital, et aussi à la prévoyance de ceux qui aiment mieux toucher un intérêt moindre et recevoir, à l'époque du remboursement, leur capital augmenté de 20 0/0.

La coupure de 100 fr. est destinée à conquérir promptement une grande popularité. Elle offre l'attrait de chances aléatoires très-importantes et d'une augmentation de capital, en rapportant 3 0/0 d'intérêt. 50 centimes seulement de moins que pareille somme déposée à la Caisse d'épargnes.

L'obligation de 500 fr. équivaut à cinq coupures de 100 fr. réunies, pour tous les avantages qui y sont attachés.

On voit donc facilement que lorsque le temps aura fait disparaître les titres provisoires, il restera en tout deux natures de titres, qui, par une heureuse combinaison de chances aléatoires, d'intérêt ou de prime au remboursement, correspondent à peu près à toutes les situations.

F. Solar.

## Chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne.

En annonçant la dissolution et la liquidation de cette Compagnie, nous croyons devoir payer un juste tribut d'éloges aux actionnaires, aux administrateurs et au directeur, M. Michelot, qui ont donné pendant vingt-cinq ans un si louable exemple, les uns de courageuse initiative et d'abnégation, les autres d'une administration habile, économe, scrupuleuse dans l'accomplissement de ses devoirs, de ses engagements, et dont tous les efforts ont eu pour but de payer les dettes de la Compagnie, et d'assurer aux actions, jusqu'alors improductives, le remboursement de leur capital primitif avec 3 0/0 d'intérêt.

G. Lenoir.

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Par décision du 16 de ce mois, et conformément à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics a approuvé les projets dressés par MM. les ingénieurs de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, pour l'établissement des stations sur la ligne de Lyon à Avignon, dans la traversée du département de la Drôme.

Le nombre en est fixé provisoirement à 16.

Ces stations, à part celle de Valence, considérée comme hors ligne, et celle de Saint-Rambert, dont les dimensions restent à déterminer, sont divisées en quatre classes, et distribuées comme il suit :

1re classe, Montélimart à Tain ;

2e classe, Pierrelatte, Donzère, Châteauneuf-du-Rhône, Loriol, Saint-Vallier et Andancette ;

3e classe, Livron ;

4e classe, la Concourde, Étoile, la Roche-de-Glun et Serves.

Il ne sera statué sur la question de l'établissement d'une station à Savasse qu'après que l'exploitation aura fait reconnaître si la création de cette station présentera ou non, une utilité réelle.

Toute décision est ajournée en ce qui concerne la station de Saint-Rambert. La Compagnie de Lyon à Avignon devra se concerter avec celle de l'embranchement sur Grenoble pour l'emplacement, les dispositions et les conditions de l'usage commun de cette station, et présenter ensuite ses propositions. En cas de dissentiment, l'administration supérieure prononcera.

G. Lenoir.

## Chemin de fer de Graissessac à Béziers.

*Première assemblée générale du 14 mars 1854.*

Une erreur typographique nous a fait omettre dans le compte-rendu de la séance de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Beziers, la cinquième proposition adoptée.

Quelques actionnaires s'étaient préoccupés du marché à forfait conclu pour la construction de ce chemin, et des interpellations à ce sujet ont été adressées au Conseil, qui se proposait lui-même de les provoquer si elles n'avaient pas eu lieu. Après les explications fournies par M. le président et l'administrateur délégué, le Conseil a soumis à l'assemblée générale la proposition suivante :

CINQUIÈME PROPOSITION.

« L'assemblée générale approuve et ratifie, » en tant que de besoin, la mise à exécution » par le Conseil des conventions et marchés » relatifs à l'exécution des travaux et fourni- » tures de matériel du chemin de fer mis à la » charge de la Compagnie par l'art. 4 des » statuts. »

Cette proposition, comme toutes les autres, a été votée à l'unanimité.

G. Lenoir.

## Chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort.

RAPPORT

*Fait au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet d'autoriser le département des Deux-Sèvres à emprunter une somme de 375,000 francs, applicable au paiement de la subvention votée par le Conseil général, à titre de concours, pour l'exécution du chemin de fer de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort.*

Messieurs,

Le décret du 27 mars 1852, qui a autorisé la fusion des Compagnies de chemin de fer de Paris à Orléans, du Centre, d'Orléans à Bordeaux et de Tours à Nantes, et qui a réuni ces quatre chemins en une seule concession, au profit de la Compagnie d'Orléans, a mis à la charge de cette Compagnie la construction d'un embranchement de Poitiers sur la Rochelle et Rochefort, et en a rendu l exécution obligatoire, dès que le montant des subventions à fournir par les localités s'élèverait à 4 millions.

Les Conseils généraux des trois départements traversés, et les Conseils municipaux des villes principales, se sont empressés de voter leur quote-part, et le chiffre de la subvention a été atteint.

Le département des Deux-Sèvres a été autorisé, par la loi du 10 juin 1853, à s'imposer extraordinairement, par addition au principal des quatre contributions directes, de 1854 à 1862, le nombre de centimes nécessaire au paiement de la subvention de 750,000 fr., votée par son Conseil général dans sa session de 1852.

Le département ne devait ainsi se libérer que dans un délai de huit années, tandis que, d'après le décret du 27 mars 1852, c'est en quatre ans que les travaux de ce chemin de fer doivent être exécutés.

Le ministre des travaux publics a craint qu'un aussi long retard dans le paiement de la subvention ne fût un obstacle à ce que les travaux fussent poussés avec toute l'activité désirable; et, pour remédier à cet inconvénient, il a invité le préfet des Deux-Sèvres à saisir le Conseil général d'une combinaison financière qui, sans augmenter le montant de la subvention promise, permettrait au département de la solder en quatre années au lieu de huit.

Le Conseil général, comprenant tout l'intérêt qui s'attache au prompt achèvement du chemin de fer, s'est associé à la pensée du ministre; il a demandé, en conséquence, par sa délibération du 27 août 1853, l'autorisation de contracter un emprunt de 375,000 fr., réalisable en quatre annuités, de 1854 à 1857, et dont le produit, ajouté à celui des quatre premières annuités de l'imposition extraordinaire créé par la loi du 10 juin 1853, serait destiné à payer par anticipation sa subvention do 750,000 fr.

Les intérêts de cet emprunt seraient prélevés sur les centimes facultatifs de 1854 à 1857, inclusivement ; et, à partir de 1858, les annuités de l'imposition extraordinaire seraient affectées à l'amortissement de l'emprunt et au paiement des intérêts.

Le projet de loi soumis à vos délibérations a donc simplement pour objet de mettre le département des Deux-Sèvres en mesure de réaliser plus promptement des engagements précédemment contractés et sanctionnés par une loi. Il n'en résultera aucune charge nouvelle pour les contribuables.

En conséquence, votre Commission a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de loi.

Digitized by Google

### Recettes de la semaine.

| Lignes. | Recettes brutes. | Augment. s. 1853 Totale | 0/0. |
|---|---|---|---|
| Orléans | 767,121 » | 134,070 | 21.1 |
| Nord | 716,571 » | 124,585 | 20.9 |
| Rouen | 201,599 » | 15,445 | 8.2 |
| Havre | 95,092 » | 18,440 | 24.0 |
| Lyon | 418,564 » | 59,176 | 16.4 |
| Strasbourg | 564,156 » | 139,898 | 32.9 |
| Ouest | 117,970 » | 22,673 | 23.7 |
| Bale | 64,443 » | 17,033 | 35.9 |
| Méditerranée | 191,281 » | 54,304 | 39.6 |

## AVIS AUX ACTIONNAIRES.

### Opérations courantes.

#### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Orléans. — Le jeudi 30 mars aura lieu une assemblée générale des actionnaires, à 2 heures et demie, hôtel de l'administration, 11, rue de la Chaussée-d'Antin.

Pour y assister, déposer vingt actions au moins trois jours à l'avance. Les cartes d'admission sont nominatives et personnelles.

Le Conseil d'administration doit soumettre à l'assemblée générale des modifications à un article des statuts de la Compagnie. Ces propositions ne peuvent être adoptées que dans une assemblée représentant au moins le cinquième du fonds social. Les cartes d'admission seront délivrées, comme d'ordinaire, sur le dépôt préalable des actions au porteur ou des certificats nominatifs.

Les cartes d'admission à l'assemblée seront délivrées sur remise de toutes pièces constatant des dépôts d'actions à la banque, au Crédit mobilier, ou au Sous-Comptoir des chemins de fer, à quelque titre que ce soit.

Paris a Lyon. — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le jeudi 20 avril prochain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration et de statuer :

I. Sur les comptes annuels de la Société.

II. Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de La Roche à Auxerre.

III. Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier;

3° Un chemin de fer de Lons le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon.

IV. Sur les modifications à introduire dans les statuts, comme conséquence des propositions ci-dessus indiquées et sur les moyens d'exécution.

V. Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture,

Déposer quarante actions ou plus, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de dix heures à deux heures.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise. Des modèles de pouvoir seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

Strasbourg. — Assemblée le mercredi 26 avril, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures.

Déposer 40 actions (anciennes et nouvelles), rue place de Strasbourg, du 1er au 12 avril, de 11 à 3 heures.

But de l'assemblée : Approbation des comptes de l'exercice 1853; nomination de deux membres du Conseil d'administration; approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl.

Ouest. — Le 30 mars, assemblée générale, à 3 heures, 11, boulevard Montparnasse.

Déposer vingt actions du 5 au 20 mars.

MM. les porteurs d'actions et d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest sont prévenus qu'à dater du 1er mars, leurs titres sont reçus en dépôt à la gare Saint-Lazare.

Il leur sera remis un récépissé de dépôt nominatif, sur la présentation duquel les dividendes souscrits seront payés.

Saint-Germain. — Assemblée générale annuelle, le 30 mars courant, à 10 heures du matin, au siége social, a Paris, rue Saint-Lazare, 124.

Déposer 25 actions, dix jours à l'avance contre récépissé, rue Saint Lazare, 124.

Rouen au Havre. — Assemblée générale le 30 mars, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

On délibérera sur la proposition de modification aux statuts, en ce qui règle l'amortissement du capital social.

Déposer vingt actions, do 10 à 4 heures, avant le 15 mars.

Caen et Cherbourg. — Assemblée générale le samedi 29 avril à trois heures, 11, rue d'Amsterdam.

Déposer 20 actions avant le 12 avril, de dix à trois heures.

Dieppe et Fécamp. — Assemblée générale, le samedi 8 avril, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

Déposer vingt actions et les présenter, avant le 25 courant, de 10 à 3 heures.

Lyon a Genève. — Assemblée générale le 27 avril à quatre heures, rue Laffitte, 23.

Déposer 20 actions rue Laffitte, 23, à Paris, chez M. Pons, 2, Capel Court, Londres, et chez M. Kohler, à Genève, huit jours avant la réunion.

Chemin du Midi. — Assemblée géuérale le 27 avril, à trois heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Déposer 40 actions de dix à deux heures, 15, place Vendôme, au Crédit mobilier.

Central Suisse. — Assemblée générale le jeudi 27 avril à neuf heures du matin, salle du Casino à Bâle. On retire les cartes d'admission, 18, rue Bergère, à Paris, chez M. Marcuard et Cie.

#### APPELS DE FONDS.

Central Suisse. — Versement de 25 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18; à Bâle, chez M. Marcuard et Cie.

Crédit foncier de France. — Tout porteur de promesse appartenant à la catégorie M est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr., complémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. le 9 mars on 500 fr. avant le 9 mai prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et, notamment, il perdra le droit aux lots.

*Coupures de 100 fr.* — La division des lots est désormais appliquée aux coupures de 100 fr., qui auront droit à un dixième du lot attribué à l'obligation de 1,000 fr., comme pour les coupures de 500 fr., qui ont droit à la moitié du lot attribué à l'obligation.

On peut, en représentant les dix coupures du même numéro, échanger les coupures de 100 f. précédemment émises (avec l'attribution du lot entier au numéro de la coupure désigné par un tirage préliminaire entre les dix numéros qui composent l'obligation de 1,000 fr.) contre des coupures de 100 fr. à l'égard desquelles s'appliquera la division par dixième.

Un tirage spécial entre les dix numéros de coupures continuera à désigner, en ce qui concerne ces titres, le numéro de la coupure qui devra recueillir le lot entier attribué au numéro de l'obligation de 1,000 fr., sous lequel les dix coupures sont groupées.

Quant aux coupures d'obligations foncières de 100 francs à l'égard desquelles s'exerce la division des lots *par dixième*, elles auront droit, à chaque tirage des obligations du Crédit foncier de France, à

| | |
|---|---|
| Dix lots de. . . . . | 10,000 fr. |
| Vingt lots de. . . . | 5,000 |
| Dix lots de. . . . . | 2,000 |
| et Cinquante lots de. . | 500 |

En outre, chaque *coupure de cent francs* sortie à ce tirage ou aux tirages postérieurs des obligations du Crédit foncier de France sera remboursée à 120 fr.

Les tirages des obligations du Crédit foncier de France ont lieu tous les trois mois, les 22 mars, 22 juin, 22 décembre et 21 janvier de chaque année.

#### SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

Paris a Rouen. — Souscription, rue d'Amsterdam, 11, à l'emprunt de 18 millions émis par la Compagnie.

Les obligations, émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1250 fr., et produisent 50 fr. d'intérêts par an.

#### PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Lyon. — MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 20 courant, de dix heures à deux heures.

Méditerranée. — Emprunt de 60 millions 5 0/0.

Paiement du coupon d'intérêt de 12 fr. 50 le 1er avril, à Paris, rue Laffitte, 23.

A Lyon, place de la Boucherie des Terreaux.

A Marsaille, à la Gare.

A partir du 27 mars, on peut déposer les bordereaux avec les coupons.

Digitized by Google

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — A partir du 5 avril prochain :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, 14 ;

2° A Londres, chez MM. P. Monteaux et Cie, Gracechurch-street, 17.

Paiement du deuxième semestre d'intérêt à raison de 5 0/0 par an sur la somme de 200 fr. versée par action.

MINES DE LA LOIRE. — Dès le 16 avril, paiement du dividende de 22 fr., solde du dividende de 1853, rue de la Victoire, 44, de 10 à 2 heures ; à Lyon, rue Lafont, 2.

Le coupon sera détaché après la bourse du 6 avril.

### ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

ST-ÉTIENNE A LYON. — Depuis le 15 mars, les bureaux de l'Agence centrale sont transportés place Vendôme, 15 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, antérieures au 1er janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie, le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854.

Pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu, on est prié de retirer les bons de délivrance.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions, chez MM. Leroy de Chabrol et Cie, banquiers, rue Lepeletier, 16, à partir du 27 mars, de dix à quatre heures.

### AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6,201 — 6,203—6,210—6,213—6,225 — 6,230—6,231 — 6,232—6,234 — 6,236 - 6,240 — 6,242 — 6,243 — 6,251—6,266—6,269—6,271 — 6,273 — 6,279 — 6,281—6,283—6,291 — 6,293 — 6,295 — 6,297— 6,299, et celles de l'emprunt de 1847 portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015— 1,017 — 1,019—1,023—1,035—1,037 — 1,038 — 1,042 — 1,061—1,064—1,083, tirées le 24 février, sont remboursées depuis le 1er mars à 1,250 fr., rue d'Amsterdam, 11, de dix à trois heures.

C. DEVINS.

---

### Crédit foncier de France.

Le mercredi 22 mars, à midi moins un quart, dans la salle Saint-Jean de l'Hôtel-de-Ville, a eu lieu, par la main d'un enfant, le cinquième tirage de coupons primés et remboursables du Crédit foncier de France.

Avant cette opération, on a procédé au tirage du numéro de coupures de coupon qui gagnerait la prime si le sort favorisait les coupons. On sait que des coupons ont été divisés en dix coupures. Or, c'est le n° 2 qui est sorti, donc ce sera le n° 2 de chaque coupure qui gagnera la prime, s'il y a lieu.

Voici maintenant l'ordre de sortie des neuf numéros, primés comme ci-après ;

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1er | n° extrait de la roue | | 69,972 | a gagné | 100,000 |
| 2e | — | — | 5,411 | — | 50,000 |
| 3e | — | — | 110,236 | — | 50,000 |
| 4e | — | — | 57,603 | — | 20,000 |
| 5e | — | — | 71,886 | — | 10,000 |
| 6e | — | — | 54,574 | — | 10,000 |
| 7e | — | — | 154,272 | — | 10,000 |
| 8e | — | — | 159,739 | — | 10,000 |
| 9e | — | — | 158,606 | — | 10,000 |
| | | | Total..... | | 270,000 |

Le tirage s'est ensuite continué pour 44 autres numéros avec primes, mais remboursables. Si bien qu'il a été extrait de la roue, au total, 53 numéros.

---

### Chemin de fer d'Andrezieux à Roanne.

*Liquidation de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne.*

Suivant un acte reçu par Me Philibert-Louis-Réné Turquet et son collègue, notaires à Paris, les 15 et 21 février 1854, enregistré, MM. François-Henri-Alphonse de Baudreuil, Louis-Pierre-Augustin, vicomte de Romanet ; Jean-Joseph-François Pellassy de l'Ousle, Gustave Becourt, propriétaire, et Auguste Godard,

« Tous cinq propriétaires, demeurant à » Paris, composant le conseil d'administration de la Compagnie reconstituée du chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à » Roanne, fondée aux termes d'un acte reçu » par Me Hailig, prédécesseur immédiat de » Me Turquet, notaire à Paris, et Me Thiphaine Desauneaux, le 12 mai 1841, autorisée par ordonnance royale, dont le siége » était alors à Paris, rue Neuve-de-l'Université, n° 18. Ayant agi en leur qualité de » membres du conseil d'administration de » ladite Compagnie, composant seuls ledit » conseil, en vertu des pouvoirs qui leur ont » été conférés par une délibération de l'Assemblée générale des actionnaires de ladite » Compagnie, prise conformément aux statuts du 25 juin 1853, dont un extrait sur » timbre, à 70 centimes, est demeuré annexé » à l'acte dont est extrait, après avoir été des » comparants certifié véritable, et après que » dessus mention de cette annexe a été faite » par les notaires.

» Ont arrêté les dispositions suivantes, rapportées ici littéralement : »

Article 1er. La Compagnie reconstituée du chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne, créée par acte passé devant Me Hailig et Me Thiphaine Desauneaux, notaires à Paris, le 12 mai 1841, autorisée par ordonnance royale du 19 mai de la même année, est et demeure dissoute, et est mise en liquidation, le tout à compter de ce jour.

Art. 2. M. Jean-Charles-Auguste Michelot, propriétaire, demeurant à Paris, rue de la Chaise, 24, directeur de la Compagnie, est nommé, à compter de ce jour, liquidateur de la Compagnie reconstituée du chemin de fer de la Loire, d'Andrezieux à Roanne.

Art. 3. Il est institué, auprès du liquidateur, un conseil de surveillance composé de huit membres.

Le comité de surveillance et de la liquidation est chargé de surveiller la gestion du liquidateur.

*Pour extrait :*

Signé : RÉNÉ TURQUET.

---

### Des tarifs différentiels.

La Chambre de commerce de Strasbourg vient d'adresser la lettre suivante à M. le ministre des travaux publics et du commerce. Dans cette lettre, la question des tarifs différentiels est soulevée au point de vue unique des intérêts de la ville de Strasbourg. Nous avons bien souvent discuté toutes les questions qui se rattachent aux tarifs différentiels dont le maintien est indispensable à la bonne exploitation des chemins de fer, aussi ne relèverons-nous pas actuellement tout ce qu'il y a d'erroné, d'exagéré, dans l'exposé des prétentions de la Chambre de commerce de Strasbourg. — Nous avons seulement voulu rappeler aux actionnaires combien les administrateurs des chemins de fer étaient exposés à la malveillance, quand ils défendent et sauvegardent les intérêts qui leur sont confiés.

Voici la lettre de la Chambre de commerce de Strasbourg :

G. LENOIR.

Strasbourg, le 13 février 1854.

Monsieur le ministre,

Nous avons eu l'honneur de mettre sous vos yeux, le 9 mars de l'année dernière, les plaintes formées par le commerce de notre place au sujet du tarif différentiel international que la Compagnie du chemin de fer de Paris-Strasbourg se proposait d'établir. Le rapport de la chambre de commerce qui accompagnait ces réclamations a eu pour objet de vous prier de refuser votre sanction au projet qui vous serait soumis.

Ce projet de tarif que nous croyions indéfiniment ajourné, vient de reparaître plus menaçant que jamais, non-seulement pour les maisons d'expédition, mais encore pour le commerce de marchandises et les autres branches de la production agricole et industrielle.

En effet, Strasbourg, placée à l'extrême frontière, a toujours servi de lieu d'entrepôt, d'intermédiaire entre la France et l'Allemagne pour l'échange des produits des deux pays, tant à l'importation qu'à l'exportation.

Or, cet avantage nous serait enlevé si, par des combinaisons particulières, la Compagnie de Paris-Strasbourg comblait artificiellement les distances entre les marchés de l'intérieur

Digitized by Google

de la France et de l'Allemagne; si elle appliquait à ces marchés son tarif différentiel *à prix réduit*, tout en continuant à nous appliquer *en plein* son tarif général.

Quelques exemples feront mieux ressortir la vérité de ce que nous avançons.

Prenons les houblons. C'est un important article de production de la Bohême, de la Bavière, de Bade, dont l'importation en France se fait par Strasbourg. Or, d'après le tarif projeté, le houblon expédié directement des divers points de l'Allemagne sur Paris, paierait 5 fr. par 160 kilogr. de transport sur le chemin de Strasbourg à Paris. Que si, au contraire, il est acquitté et mis en magasin par une maison de notre ville (et il en existe plusieurs qui exploitent cette branche spéciale) le houblon se trouverait déchu du bénéfice de la taxe différentielle, et il acquitterait le tarif entier, soit 9 fr. 15 c.

Bien mieux encore. Le département du Bas-Rhin a donné un tel développement à cette riche culture, que l'on peut évaluer approximativement à un million et demi de francs la valeur des houblons qu'il exporte annuellement.

Comment la Compagnie de Paris Strasbourg traitera-t-elle ce produit du sol français appelé à concourir avec l'étranger? Par un procédé inverse de celui que la sagesse de toutes les nations avait jusqu'ici consacré, elle accordera à nos concurrents une prime de 4 francs *sur le marché de Paris*. Les houblons expédiés directement de Schwetzingen paieront 5 fr. de transport, ceux d'Alsace 9 fr. 15 c. Telle est, exprimée par deux chiffres, la position qu'on veut nous faire.

Ce qui est vrai pour le houblon l'est de même pour les autres articles d'importation. Ainsi les laines d'Allemagne, qui sont à Strasbourg et à Bischwiller l'objet d'un important négoce, qui, après avoir reçu la première main-d'œuvre dans notre département, sont réexpédiées vers l'intérieur de la France, comment ne déserteraient-elles pas notre province si, par le seul fait d'y avoir touché barres, d'avoir momentanément alimenté notre commerce et notre industrie, elles étaient assujetties à payer sur Paris un prix de transport double de celui qui serait gracieusement octroyé aux importations *directes* de Vienne ou de Stuttgart?

Les avantages que la Compagnie veut concéder aux marchandises venant de Paris et du Havre, pour être *exportées* en Suisse et en Allemagne, tourneraient également à notre détriment. Pour notre commerce plus d'entrepôt possible avec le système des tarifs différentiels; pour notre grande industrie plus de luttes à armes égales sur tous les grands marchés transatlantiques ni avec les industries rivales des pays frontières. Comprendrait-on que les matières premières, cotons, teintures, coûtassent à nos fabriques françaises quelques francs de plus à transporter du Havre à Mulhouse que du Havre à Kehl ou à Bâle? Ainsi, là encore les immenses sacrifices que le pays s'est imposés pour la construction de ses voies ferrées aboutiraient à cette conséquence déplorable de contrarier les utiles encouragements que le gouvernement ne cesse de donner à nos exportations lointaines.

L'agriculture de notre département ne serait pas moins atteinte, monsieur le Ministre, par suite du système projeté. Nous avons parlé des houblons, mais ils ne sont pas seuls en cause. En appliquant son tarif différentiel à prix réduit aux marchandises en transit, transportées de Wissembourg à Bâle, aux blés, aux graines de toute espèce, aux huiles, aux garances, toutes denrées formant la base de notre richesse agricole, la Compagnie de l'Est ferait encore aux produits étrangers des faveurs qu'elle refusait à leurs similaires français, et elle leur accorderait, au détriment de ces derniers, une véritable prime à la préférence des consommateurs suisses.

Mais, objectera-t-on, la Compagnie de Strasbourg ne veut entrer dans cette voie que contrainte et forcée, pour ainsi dire, par la concurrence du chemin de fer du Nord, qui, depuis plusieurs années, a mis en vigueur un tarif différentiel combiné de telle façon, que certaines marchandises sont transportées à une taxe moins élevée de Paris à Cologne que de Paris à Lille.

Il est évident qu'une pareille réduction dans les prix de voiture est faite uniquement en vue d'étendre le cercle d'activité du chemin du Nord jusqu'à la hauteur de Mannheim, Stuttgart, et vers le midi de l'Allemagne, et d'accaparer à son profit une clientèle qui, en raison des distances kilométriques, et à la simple inspection de la carte, devrait revenir tout naturellement à la Compagnie de l'Est.

Nous comprendrions donc que celle-ci fût admise à se défendre par les mêmes armes mises en usage par sa redoutable rivale, s'il ne se trouvait au-dessus de toutes deux un arbitre souverain, le gouvernement, que nous supplions de vouloir bien intervenir pour faire cesser tous les empiétements, et mettre un terme à des luttes anormales qui ne peuvent que compromettre la fortune publique.

En vertu de leurs cahiers des charges, les Compagnies de chemins de fer ne peuvent faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas également consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Elles ne peuvent apporter aucun changement à leurs tarifs, même pour leur faire subir une réduction, sans le contrôle et l'homologation de la puissance publique, qui veille sur tous les intérêts si multiples, disséminés sur la surface du territoire.

C'est cette tutelle protectrice que nous invoquons, monsieur le Ministre, pour qu'elle rappelle toutes les Compagnies à la stricte observation de leurs cahiers des charges, afin qu'elles ne puissent pas déplacer toutes les situations naturelles, détourner à leur gré tout le mouvement des transports d'un point à un autre; favoriser telle contrée, telle ville, telle industrie, aux dépens d'une autre; écraser la batellerie sur les canaux et rivières; anéantir les derniers restes du roulage, comme industrie libre, sur les points où les lignes de fer viennent aboutir; enfin, menacer jusqu'au grand cabotage, celui qui s'exerce entre Marseille et le Havre, ou entre Bordeaux et Dunkerque.

Pour conjurer tous ces périls, qui ne font encore que poindre à l'horizon, vu l'état d'inachèvement de plusieurs des grandes artères qui doivent sillonner le pays, nous ne voyons qu'un remède efficace, c'est que toutes les Compagnies indistinctement soient tenues de renoncer à leurs tarifs différentiels, à telles fins « *que les taxes soient perçues par kilomètre* » *sans distinction entre les diverses fractions de la ligne ou entre marchandises de* » *provenance soit française, soit étrangère;* » *qu'étant donnée une taxe de* 10 *centimes* » *par tonne et par kilomètre, la même marchandise, circulant sur quelque partie de* » *la ligne que ce soit, ne puisse être assujettie à une taxe différente.* »

Nous vous prions, monsieur le Ministre, d'accorder à cette grande question, si intéressante pour l'agriculture, pour l'industrie et pour le commerce, la faveur d'un examen attentif, étant sincèrement convaincus que de sa solution favorable dépend en partie la prospérité de la plupart des provinces de l'empire.

Agréez, monsieur le Ministre, l'hommage de notre respect.

*Les membres de la Chambre de commerce de Strasbourg,*

J. Sengenwald, président, L. Fr. Ehrmann, Fæs, Debenesse, Picard, Bergmann, Emmerich et Stæhling;

Le secrétaire, X. Spindler.

## INDUSTRIE.

### Appareil destiné à transporter les dépêches à la vitesse moyenne de cent lieues à l'heure, et à prévenir les collisions sur les chemins de fer.

Depuis l'établissement des lignes de fer, beaucoup d'inventeurs ont eu l'idée vague du transport des lettres à grande vitesse dans un canal de conduite. Les uns ont proposé de faire un vide partiel dans la conduite, afin d'aspirer les dépêches contenues dans des cylindres à roulettes; les autres avaient indiqué, longtemps auparavant, l'air et les gaz comprimés pour chasser les cylindres dans un canal indéfini, comme les balles sont lancées dans un fusil à vent ou à générateur constant de gaz hydrogène comprimé (1).

Tous ces systèmes ont été repoussés à cause des frais considérables qu'aurait occasionné un très-grand nombre de pompes aspirantes et foulantes, mises en mouvement par des machines à vapeur.

L'inventeur théorique de la poste aérienne, sans machines, remonte à l'ingénieux physicien qui eut l'idée féconde de lancer un jet de vapeur dans la cheminée des locomotives, afin d'activer la combustion proportionnellement à leur vitesse et à leur dépense de vapeur. Toutefois, il y avait encore loin du principe à son application: la grandeur voulue des chaudières, la masse d'eau bouillante entraînée par le jet de vapeur, et plusieurs autres inconvénients graves que nous avons évités, ont retardé pendant un quart de siècle l'usage de l'aéroposte.

#### DESCRIPTION.

L'appareil désigné par le nom d'aéro-poste (porte-voix), se compose d'une ligne de canaux successifs fixés parallèlement aux rails sur l'un des côtés de la voie, et séparée par une corbeille dans chaque station principale.

(1) L'*Emancipation belge*, du 7 mars, est venue nous apprendre que le fusil à gaz hydrogène, de M. Galy-Cazalat, est en fabrication à Manchester, après avoir été délaissé en France. Ce fusil porte constamment aussi loin que les armes à poudre, et il se charge spontanément à mesure que chaque soldat tire, de dix à vingt coups par minute, pendant le temps que dure sa provision de balles.

Digitized by Google

Ces canaux sont formés de tuyaux en fonte ou en tôle de fer, assemblés bout à bout hermétiquement ; chacun d'eux est ouvert au départ et fermé à l'arrivée au moyen d'une soupape à charnière, contenant un tampon de caoutchouc. A 20 mètres environ de cette soupape ballistique, le canal communique avec un tuyau d'embranchement qui sort de la voie pour aller se fixer par son extrémité coudée dans l'axe de la cheminée d'une chaudière *intermittente*.

Quand on ouvre plus ou moins la soupape d'émission, la vapeur de la chaudière, conduite par un tube recourbé, s'élance de bas en haut dans le coude de l'embranchement. De là elle s'écoule dans l'atmosphère par la cheminée d'appel, en entraînant l'air de l'aéro-poste dans lequel il se forme un courant qui transporte les dépêches avec une vitesse qu'on règle à volonté.

*Transports des dépêches.*

Les lettres ou paquets sont enfermés, sous clef, dans des boîtes sphériques s'ouvrant à charnière, et sur lesquelles on a gravé le chiffre correspondant à leur destination, avant de les placer dans l'aéro-poste. Un employé donne l'ordre du départ en parlant à haute voix dans une trompe dont il applique le pavillon sur l'orifice de la conduite. Ses paroles sont entendues à la station suivante par l'employé qui ferme la soupape, puis lance le jet de vapeur dans la cheminée d'appel. Aussitôt, il se forme dans l'aéro-poste un courant d'air qui transporte simultanément toutes les sphères en les forçant évidemment de rouler.

Dès qu'elles ont dépassé l'ouverture qui fait communiquer le canal avec la cheminée d'appel, les boîtes emprisonnent une colonne d'air retenue par la soupape ballistique. Cette colonne, longue de 20 mètres, diminue leur vitesse de telle sorte qu'à leur arrivée, il ne leur reste que la quantité de mouvement nécessaire pour ouvrir la soupape et tomber dans la corbeille ; aussitôt l'employé de la poste introduit successivement ces boîtes dans le canal suivant, après avoir retenu celles qui sont à sa destination.

*Travail produit et combustible dépensé.*

Pour calculer le travail produit et la dépense correspondante en vapeur ou en combustible, supposons que la conduite, le tuyau d'embranchement et la cheminée d'appel aient 3 décimètres carrés, chacun, de section transversale ; supposons, de plus, que le jet de vapeur forme, en se dilatant dans la cheminée, un courant cylindrique repoussant l'air supérieur avec une force égale à un cinquième d'atmosphère ou à 20 kilogrammes par décimètre carré. Il faut pour cela que l'orifice de la tuyère ait environ 1 centimètres de diamètre et que la vapeur s'en échappe sous la pression de cinq atmosphères.

La diminution de la pression atmosphérique dans la cheminée étant d'un cinquième d'atmosphère, l'air contenu dans le canal doit s'écouler avec la vapeur sortante, suivi de l'air extérieur qui entre par l'orifice sous la pression d'une atmosphère.

La vitesse d'écoulement est donnée par la formule de Toricelli, qui se réduit à $V = 3,6\sqrt{H}$ en tenant compte de l'action oblique de l'air qui entre et de son frottement, dont cette formule : H représente la hauteur d'une colonne d'air qui aurait partout la même densité qu'à l'orifice du canal et qui produirait une pression égale à un cinquième d'atmosphère ou à 2 mètres de hauteur d'eau. Comme l'air est environ 770 fois plus léger que l'eau, on aurait $H = 2\ (770) = 1540$ mètres. Cette valeur substituée dans la formule donne $V = 3,6\sqrt{1540} = 14$ mètres par seconde, vitesse trois fois plus grande que celle d'une trombe.

*Travail produit par le courant d'air.*

Si l'on suppose que les boîtes à lettres aient $0^m,19$ de diamètre, ce qui donne 2,83 centimètres carrés pour leurs grands cercles, le courant d'air les poussera simultanément avec une force égale à 20 (2,83) = 56,6 kilogrammes. Sous l'impulsion de cette force continue, la vitesse du transport augmente rapidement jusqu'à ce qu'elle soit constante et de 140 mètres par seconde ; alors, la force du courant qui fait rouler les boules est justement égale à la résistance totale qu'elles éprouvent.

Or, la résistance opposée au roulement des boules dans le canal horizontal est environ les trois millièmes de leur poids. Admettons quatre millièmes comme pour le frottement maximum des wagons dont les jantes roulent sur les rails, tandis que les essieux roulent et glissent à la fois dans leurs boîtes : comme on n'a point à tenir compte de la résistance de l'air, puisque l'air pousse au lieu de résister, le courant, dont la pression est de 56,6 kilogrammes, transportera $\frac{56,6}{0,004} = 14,000$ kilogrammes, à la vitesse de 140 mètres ou de 126 lieues par heure.

*Dépenses en combustibles.*

La vapeur s'écoulant à la vitesse de 140 mètres par la partie cylindrique de la cheminée qui a 3 décimètres carrés de section, la chaudière doit fournir par seconde 0,03 (140) = 4,2 mètres cubes de vapeur, dont le poids est égal à 4,2 (0,069) = 0,29 kilogrammes. Pour évaluer la dépense de combustible, on peut admettre que notre chaudière produira 8 kilogrammes de vapeur, au moins, par kilogramme de houille, car elle est disposée comme celles de Cornouailles qui en produisent dix.

Par conséquent, pour transporter 14,000 kilogrammes de boîtes à 140 mètres en une seconde, il faudra dépenser 0,29 kilogrammes de vapeur et brûler $\frac{0,29}{8} = 0,036$ kilogrammes de houille, ce qui revient à 0,18 kilogrammes de houille par tonneau transporté à 1 kilomètre.

*Chaudière intermittente.*

Si l'on admet que la distance moyenne des stations soit d'une lieue, il faudra, pour faire rouler 14,000 kilogrammes de boîtes à la distance de 4,000 mètres, dépenser une quantité de vapeur égale à $0,29\left(\frac{4000}{140}\right) = 8,28$ kilogrammes.

S'il fallait engendrer la vapeur à mesure que le jet d'aspiration la dépense, comme dans la machine à feu, la chaudière devrait avoir la puissance de 25 chevaux ; mais l'aéro-poste ne fonctionnant qu'à de longs intervalles et pendant quelques secondes, on peut emmagasiner d'avance dans une chaudière intermittente ayant la force d'un cheval le calorique suffisant pour engendrer la vapeur nécessaire.

En effet, si la chaudière contient 1,000 kilogrammes d'eau chauffée d'avance à 154 degrés, par exemple, 8 kilogrammes de cette eau passant spontanément à l'état de vapeur en 28 secondes, feront perdre à la chaudière 8 (640) calories. Cette perte abaissera la température de l'eau restante de 154 à 150 degrés, et la vapeur correspondante s'affaiblira de 5 à 4 atmosphères 1/2, affaiblissement qui pourrait être plus grand puisqu'il faut détruire la vitesse acquise pour arrêter les boules.

Toutefois, pour empêcher que le volume de vapeur provenant de la gazéification de 8 kilogrammes d'eau en 28 secondes n'entraîne une quantité notable de liquide hors de la chaudière, cette dernière, qui a la forme d'un cylindre vertical, contient une cloche ; la vapeur est enfermée dans la cloche, tandis que l'eau environnante remplit presque entièrement la chaudière, dont la surface de chauffe est ainsi presque doublée.

*N. B.* Les liquides, les graines, et en général toutes les substances qu'on peut renfermer dans des boîtes métalliques, de gutta-percha ou d'autres matières convenables, peuvent être transportés économiquement et à d'immenses vitesses par l'aéro-poste.

*Collisions.*

Cet appareil peut encore servir à prévenir les collisions sur les chemins de fer.

Pour cela, il faut empêcher que deux locomotives courant sur les mêmes rails puissent se rencontrer. Or, on empêchera cette rencontre quand on saura dans chaque station que le dernier train descendant a dépassé la station suivante d'aval, et que le dernier train montant a dépassé celle d'amont.

Ces renseignements seraient donnés par les télégraphes électriques, si la dépense qu'ils occasionnent permettaient aux Compagnies d'avoir un télégraphe et un employé spécial dans chaque station.

Pour savoir à chaque instant ce qui se passe sur toute la ligne de fer sans augmenter le nombre des employés, on peut se servir des canaux de conduite dont les soupapes sont ouvertes quand ils ne contiennent point de boîtes à lettres.

L'aéro-poste devient alors un porte-voix ou un télégraphe acoustique servant à transmettre la parole de station en station.

CALY CAZALAT.

---

## Société des Ingénieurs civils.

*Séance du 17 février 1854.*

Présidence de M. STÉPHANE MONY, vice-président.

On demande à M. Regnault, membre de la Société, de vouloir bien exposer les divers systèmes de télégraphie adoptés dans l'exploitation des chemins de fer.

M. REGNAULT a la parole ; il donne les développements suivants sur les divers points de la télégraphie.

*Aimantation du fer par un courant électrique*

Lorsque l'on enroule un fil métallique recouvert de soie autour d'un barreau de fer, et que l'on fait passer un courant électrique dans le fil, ce barreau devient un aimant, c'est-à-dire qu'il a la propriété d'attirer le fer et qu'il a deux pôles, l'un boréal, l'autre austral.

Si les spires du fil enroulé forment un pas à droite, le pôle N. (boréal) sera du côté par lequel entre le courant ; mais si les spires sont en sens contraire, c'est alors le pôle S. (austral) qui sera du côté de l'entrée du courant.

Digitized by Google

Les électro-aimants employés dans la télégraphie sont composés de deux barreaux, réunis par une traverse, pour que les deux pôles opposés soient sur un même plan.

Les spires des fils enroulés sur chaque barreau sont dans le même sens, ce qui donne alors les pôles contraires à chacun d'eux.

*Déviation de l'aiguille aimantée par un courant électrique.*

Lorsque l'on place au-dessus d'une aiguille aimantée, posée horizontalement sur un pivot vertical, le conducteur qui réunit les deux pôles d'une pile, de manière que le courant entre du côté du pôle boréal de l'aiguille, celle-ci se trouve déviée sur la gauche, et si l'on vient à renverser la direction du courant, la déviation de l'aiguille est opposée.

Si le fil conducteur est placé au-dessous de l'aiguille aimantée, les déviations sont contraires à celles indiquées ci-dessus.

*Télégraphe de Schweiger.*

Cet appareil est fondé sur la propriété que possède un courant électrique, de dévier de sa position une aiguille aimantée, mobile sur son centre. Dans cet appareil on compte les mouvements de l'aiguille à droite et à gauche; pour cela l'aiguille ne peut faire que de petites oscillations entre deux goupilles qui limitent ses mouvements.

Le manipulateur est fait de manière que l'on peut changer le sens du courant, ce qui permet de faire aller l'aiguille à droite ou à gauche, à volonté. Tel est le télégraphe généralement employé en Angleterre.

*Télégraphe de Bréguet.*

On s'est servi, pour le télégraphe alphabétique, de la propriété qu'a le fer de s'aimanter instantanément par un courant, et de perdre cette aimantation avec la cessation du courant.

Le récepteur se compose d'un mouvement d'horlogerie qui commande l'aiguille du cadran. L'échappement du rouage porte une palette en fer doux, qui est placée à une petite distance des pôles d'un électro-aimant.

Lorsque l'on fait passer un courant électrique dans le fil qui enveloppe l'électro-aimant, la palette est attirée, et, aussitôt que le courant cesse, le ressort ramène la palette dans sa position primitive. Ce mouvement de va et vient de la palette déclanche successivement les dents de l'échappement, et permet d'amener l'aiguille sur les lettres que l'on veut désigner.

Le manipulateur se compose d'un cadran portant les mêmes signes que celui du récepteur. La manivelle est articulée au centre du cadran, avec un axe qui porte une roue, sur le plan de laquelle est creusée une gorge excentrique dont les sinuosités sont régulières et en nombre égal à celui des signes gravés sur le cadran. Cette roue produit, par sa rotation, le mouvement de va-et-vient d'un levier qui oscille sur l'un des piliers du cadran, et va toucher alternativement aux contacts de la pile et du récepteur, c'est-à-dire qu'il est quatorze fois en communication avec la pile pour un tour de cadran, ce qui produit quatorze aimantations de l'électro-aimant du récepteur, et fait faire un tour complet à l'aiguille.

Il suffit donc d'amener la manivelle sur les lettres que l'on veut désigner pour que l'aiguille du récepteur les reproduise, puisque les courants s'établissent par le contact du levier avec la pile.

La sonnerie se compose d'un rouage semblable à celui d'un réveil-matin; la détente porte une palette en fer doux qui est placée, comme dans le récepteur, en regard des pôles d'un électro aimant. Lorsque l'on fait passer un courant électrique dans le fil de l'électro aimant, la palette est attirée, et son déplacement déclanche la détente du rouage qui soulève le marteau. Quand le courant cesse, la palette reprend sa position primitive et enclanche la détente qui arrête la sonnerie.

Ces appareils sont employés sur tous les chemins de fer français.

*Télégraphe de l'Etat.*

Le récepteur se compose de deux rouages d'horlogerie placés à une distance suffisante pour que les deux aiguilles puissent tourner sans se rencontrer. La roue d'échappement est divisée en quatre dents et n'avance à chaque mouvement que d'une demi-dent, de sorte que l'aiguille prend huit positions différentes par tour de roue, en avançant de 45° chaque fois.

Comme il y a deux aiguilles, et que chacune d'elles prend huit positions indépendantes l'une de l'autre, on obtient soixante-quatre signaux par la combinaison des huit mouvements, et l'on en double le nombre par un signal de convention, ce qui donne alors cent vingt-huit signaux.

Le manipulateur est, comme le récepteur, composé de deux parties indépendantes et semblables; chacune d'elles est en rapport avec un des côtés du récepteur par un fil spécial, ce qui nécessite deux fils sur la ligne. Les courants s'établissent par les moyens employés dans l'appareil alphabétique.

Ce télégraphe a l'avantage de faire des signaux très nets, d'être d'une grande sûreté, et de pouvoir se manœuvrer avec une grande rapidité.

*Télégraphe de Wheatstone.*

Ce télégraphe est basé sur la propriété que possède un aimant, de produire un courant électrique dans le fil d'une bobine que l'on approche de l'un de ses pôles.

Le manipulateur se compose d'un aimant au-dessus duquel est un électro-aimant qui est en communication, par un engrenage, avec l'axe du cadran. Le mouvement de rotation du cadran fait passer successivement les pôles de l'électro-aimant sur ceux de l'aimant, dont ils s'approchent d'abord, puis s'éloignent ensuite, et produirait ainsi deux courants en sens contraire, si la disposition du commutateur ne supprimait pas celui qui devrait s'établir lorsque l'électro-aimant s'approche de l'aimant.

La manœuvre du cadran produit alors des courants intermittents qui aimantent l'électro-aimant du récepteur, et sa palette, en se déplaçant, arrête l'aiguille sur les lettres que l'on veut représenter.

Cet appareil donne de très bons résultats et fonctionne depuis neuf ans sur le chemin de fer de Saint-Germain.

*Télégraphe de Siémens.*

Ce télégraphe est un des plus simples, en ce sens que le même appareil sert de manipulateur et de récepteur, et qu'il n'y a pas de rouage pour faire tourner l'aiguille.

L'électro aimant fait agir une palette qui porte un levier à l'extrémité duquel sont fixés les mentonnets qui font marcher la roue d'échappement, et qui transforme directement le mouvement alternatif de la palette en un mouvement circulaire. Le levier de la palette établit, en se déplaçant, les contacts qui donnent passage au courant de la pile, de sorte que le circuit est fermé lorsque la palette est éloignée des pôles de l'électro-aimant, et qu'au contraire le circuit est ouvert lorsque la palette en est rapprochée.

Il suffit donc de mettre une pile en communication avec l'électro-aimant pour déterminer la marche de l'aiguille, puisque les contacts s'établissent d'eux-mêmes par le déplacement de l'armature.

Les touches qui sont à la circonférence du cadran portent des chevilles qui, lorsqu'elles sont abaissées, arrêtent l'aiguille qui est fixée sur l'axe de la roue, et déterminent aussi l'arrêt de l'aiguille opposée, puisque, dans cette position de la palette, le courant est interrompu.

*Appareil à imprimer, de Siémens.*

Cet appareil est à peu près semblable, quant au mouvement, à celui qui sert à la conversation. Le clavier est supprimé et l'aiguille est remplacée par un cadran en acier qui porte les mêmes lettres, en relief, que les touches; ce cadran est découpé entre les lettres pour que chacune d'elles puisse être soulevée isolément.

Au-dessous des lettres de ce cadran est un marteau qui est fixé à l'extrémité du levier d'une forte palette qui est placée en regard des pôles d'un électro-aimant. Le contact du courant électrique qui passe dans le fil de cet électro-aimant, est établi par le battement alternatif de la palette qui fait marcher le cadran, de sorte que la palette de l'imprimeur n'a pas le temps d'agir, lorsque le cadran tourne sans arrêt, puisque sa masse est plus considérable que celle de la palette qui fait marcher le cadran, et qu'elle a plus de chemin à parcourir.

Au-dessus du cadran est un rouleau qui porte l'encre et qui reçoit son mouvement de rotation du marteau imprimeur. La bande de papier est portée sur deux poulies et passe entre le rouleau et le cadran; cette bande est entraînée par le mouvement du rouleau, de sorte qu'à chaque impression le papier avance toujours de l'intervalle de deux lettres.

La manœuvre de l'appareil expéditeur ne change pas lorsque l'on imprime au poste de réception, parce que le temps d'arrêt que l'on fait pour abaisser la touche est plus que suffisant pour l'impression.

Ces appareils sont d'une manœuvre facile, mais ils ont l'inconvénient de marcher lentement, d'exiger un courant très énergique, et d'être très difficiles à régler.

*Appareils de secours.*

Ce système se compose d'un récepteur, d'une sonnerie et d'appareils interrupteurs.

Les noms des stations où sont placés les appareils interrupteurs sont gravés sur le cadran du récepteur. Le courant électrique passe constamment dans la sonnerie, dans le récepteur et sur la ligne, de sorte que l'aimantation de leurs électro-aimants est permanente.

Le fil de la ligne traverse les appareils interrupteurs qui sont disposés pour couper le courant autant de fois, en un tour de manivelle, qu'il y a d'unités dans le numéro de la station où ils sont placés.

Il suffit donc pour signaler qu'un train est en détresse et indiquer l'endroit où il est resté, de faire faire un tour à la manivelle de l'appareil interrupteur pour que le courant soit coupé, que la sonnerie soit déclanchée, et que l'aiguille du récepteur se place sur le nom de la station qui demande le secours, puisqu'à chaque interruption du courant l'aiguille avance d'une division.

Digitized by Google

Ces appareils ont l'avantage de pouvoir être manœuvrés par tous les employés, d'être d'une grande sûreté, et de donner en une seconde le signal d'un train en détresse et l'endroit où il est resté.

Ces appareils fonctionnent depuis huit ans sur le chemin de fer de Saint-Germain.

M. LE PRÉSIDENT appelle l'attention sur un fait qui se passe aujourd'hui dans l'industrie importante des bronzes.

Depuis quelque temps, dans beaucoup de fonderies, par des raisons hygiéniques, et aussi par des considérations de beauté et de qualité supérieure des produits, on a remplacé par de la fécule la poussière de charbon dont on saupoudrait les moules.

Mais un retour vers les anciens procédés vient de se manifester chez quelques fabricants qui ont reconnu au charbon des résultats industriels plus parfaits, sans reconnaître à la fécule aucun des avantages hygiéniques si vantés.

Cependant les ouvriers de ces établissements n'ont pas voulu se soumettre à cette décision de leurs patrons. Une réunion a eu lieu parmi eux, et ils ont adressé au Chef de l'Etat une pétition pour faire trancher la question en faveur de la fécule. — Une commission composée d'ingénieurs, de médecins, a été nommée pour examiner la question et donner son avis. Des fabricants ont été appelés. Les uns n'ont attribué à la fécule que des avantages sérieux ; d'autres ont été forcés d'y renoncer à cause de l'infériorité des produits qu'elle donnait. — M. le président appelle sur cette matière l'attention des membres de la Société, et prie ceux d'entre eux qui auraient quelques documents importants de vouloir bien les communiquer et les adresser au siége de la Société.

La Société a reçu de M. Bevan de Massy, membre de la Société, une Note sur les divers tracés proposés pour le chemin de fer de Bayonne à Madrid.

*Séance du 3 mars 1854.*

Présidence de M. POLONCEAU, vice président.

M. JULES GAUDRY donne lecture d'un mémoire sur les bateaux à vapeur.

L'ordre du jour appelle ensuite la lecture du mémoire de M. Debonnefoy, sur l'emploi du caoutchouc vulcanisé dans les chemins de fer.

On fait connaître une nouvelle forme de rondelles en caoutchouc dont M. Spencer est l'inventeur. Ces rondelles sont de forme à peu près sphérique ; dans le milieu est pratiquée une gorge destinée à recevoir un anneau. M. Spencer, pour expérimenter ces rondelles, en a superposé dix, qu'il a soumises à un effort de compression de 50,000 kilogr. ; après 317,000 compressions successives, ces rondelles n'offraient pas la moindre altération ; l'appareil donnait d'ailleurs une très grande course. Ce fait tendrait à prouver qu'il existe des qualités de caoutchouc et aussi des formes de rondelles capables d'une grande compression et de compressions réitérées sans altération.

On fait observer que le caoutchouc français est loin de produire de pareils effets, et que, généralement, après quelques compressions un peu fortes, il est altéré.

On ajoute qu'on a essayé une des rondelles dont il vient d'être question, à la presse hydraulique, et qu'après l'épreuve elle n'avait subi aucune altération. Cette rondelle avait environ 12 centimètres de diamètre ; elle a supporté 40,000 kilogr. en se comprimant de 5 centimètres. L'emploi du caoutchouc est appelé à de grands progrès, que l'on pourra réaliser en améliorant la forme des rondelles, et pour cela il serait bon, avant de rien conclure, qu'on fît l'essai de toutes les sortes de rondelles.

M. LE PRÉSIDENT fait observer qu'il ne doit être question que des rondelles telles qu'on les emploie, et non pas de celles de toutes formes que l'on pourra imaginer.

On dit avoir vu des rondelles qui, étant restées un fort long temps comprimées sans pouvoir se détendre, avaient perdu toute espèce d'élasticité. D'où il résulterait qu'une charge permanente détruirait l'élasticité.

UN MEMBRE dit avoir adressé à la Société un mémoire sur les rondelles en caoutchouc, et dont les conclusions sont contraires à celles du mémoire de M. Debonnefoy. Cela vient de ce qu'il raisonnait sur des rondelles infiniment meilleures que celles que l'on fait aujourd'hui. Il pense qu'elles ont perdu beaucoup de leur qualité, et il augure bien de la concurrence que tend à leur faire l'acier, pour les ramener à leur bonté d'autrefois. Il insiste sur le grand avantage de l'emploi du caoutchouc, pour ressort de choc, sur l'emploi de l'acier, au point de vue de l'entretien. L'entretien des tampons de choc en caoutchouc ne coûte presque rien et se fait au moyen d'un simple remplacement de rondelle, tandis que les ressorts en acier, après une ou deux réparations, exigent une réforme complète. Il ajoute que le caoutchouc se comporte très bien quand on a soin de limiter sa compression, comme on le fait pour les ressorts sur acier.

M. DEBONNEFOY répond qu'avant de tirer les conclusions de son mémoire il s'est entouré de tous les renseignements possibles. Suivant lui, la réparation des ressorts en acier est tout-à-fait accidentelle lorsque les ressorts sont de bonne qualité, c'est-à-dire tels que les chemins de fer se les procurent aujourd'hui, tandis qu'il a vu tout le contraire pour des ressorts en caoutchouc. Il fait, en outre, remarquer qu'un grand désavantage du caoutchouc par rapport à l'acier, est le peu de course dont il est susceptible.

On signale dans le mémoire une lacune importante, à savoir la loi de décroissance de la compressibilité du caoutchouc pour des augmentations égales de pression. C'est un élément indispensable à connaître quand il s'agit d'amortir des chocs.

UN AUTRE MEMBRE, à l'appui de l'opinion de M. Debonnefoy relativement aux ressorts en acier, cite le chemin de fer de Lyon où, sur 4,000 ressorts de suspension, l'on n'a eu que quelques ressorts à réparer.

Il ajoute encore que l'on a été très peu satisfait du caoutchouc au chemin de fer de Lyon et que l'on est décidé à l'abandonner.

Il dit avoir fait des ressorts en hélice en acier donnant 75 millimètres de course et ne pesant que 8 kilogr. Quant à l'emploi du caoutchouc, il le croit possible, à la condition de limiter convenablement la déformation. Il croit les rondelles ordinaires préférables aux rondelles en boule ; il voudrait même voir diminuer l'épaisseur des rondelles ordinaires, au lieu de l'augmenter. Il cite comme exemple de la destruction rapide des rondelles en caoutchouc, les martinets Schmerber, où ces rondelles sont détruites au bout de six semaines quand elles sont de bonne qualité, et ne résistent que quelques jours quand elles sont mauvaises.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

## Forges.

SAINT-DIZIER, 9 MARS.

Le fait capital de la semaine concerne les fers laminés ; leur prix est aujourd'hui relevé à 330 fr. la 1re classe à Saint-Dizier, et 340 fr. à Paris. Un correspondant nous le signale dans la note suivante :

« On avait pu craindre qu'en présence de la situation politique, les fers n'éprouvassent, comme on le remarque dans certaines branches d'industrie, quelque tendance à la baisse ; mais, d'un côté, les résultats connus de la foire de Chalon, où le prix des fontes de Comté et de Champagne ont été maintenus ; d'un autre côté les usines du Nord et du Centre ayant fait acheter tout récemment des parties de fonte très importantes dans les hauts fourneaux de la Haute-Marne, ce dernier article a repris une faveur marquée ; on a traité au prix de 160 fr. à Saint-Dizier.

» Ce mouvement de reprise sur les fontes d'affinage et la rareté des fers laminés marchands, par suite de la fabrication exclusive de rails à laquelle se livrent des usines, ont engagé les maîtres de forges à laminoirs de la Haute-Marne, à tenir ferme le prix de leurs fers à fr. 330 à Saint Dizier, et fr. 340 à Paris ; quatre mois de terme ou 2 0/0 d'escompte. »

Comme l'annonce notre correspondant, de forts marchés de fonte affinage ont été traités à 160 fr., samedi et dimanche. On nous a appris plusieurs affaires dont le total se monte à un million de kilogrammes. Il est à remarquer qu'on a accordé ce prix, mais à la condition de livrer de suite ou dans un court délai. Indépendamment de ces marchés, un autre, dont l'importance est grande, vient d'être accepté à 165 fr., mais à fournir seulement en mai et dans les mois suivants.

Les fers battus, obtenus soit à la houille ou au charbon de bois, sont encore cotés 335 et 340 fr.

CHALON-SUR-SAONE.

A la foire de Chalon, les prix des fontes et des fers fins ont été maintenus comme à la foire de Besançon ; les acheteurs paraissaient peu empressés ; ils se sont enfin décidés à prendre à ces conditions.

Les fontes blanches à fer étaient d'abord peu demandées, et leur prix semblait ne devoir pas se soutenir ; cependant on a traité pour des fontes de Champagne à 175 fr. rendu à Gray. Le transport pour les vendeurs sera en moyenne de 15 à 16 fr.

PARIS.

Le ralentissement qui s'était opéré sur les affaires s'y prolonge encore. Un grand calme a régné dans les transactions pendant la semaine que nous venons de traverser. Les détenteurs font tous leurs efforts pour soutenir les prix.

Les cours des métaux fixés par les courtiers de commerce ne servent déjà plus de base aux propositions des vendeurs ; on obtient le cuivre à 2 fr. 50 et 3 fr. au-dessous. Les offres viennent en masse de la part des détenteurs.

Dans les Docks-Napoléon, le stock des métaux est de 2,214,338 kil., augmentation du 21 au 28 février 170,467 kil. Le stock des meubles en fer est de 82,686 kil., augmentation pendant ces huit jours de 7,234 kil.

O. SAUPIQUE.

Digitized by Google

## MARCHÉS ÉTRANGERS.

### Prix des fers en Angleterre.

Londres, 10 mars :

Les fontes en gueuses d'Ecosse ont fait passablement d'affaires; on a traité de 97 fr. 50 à 98 fr. 10; le marché a clos à ce dernier prix. Les rails sont toujours demandés, mais les prix n'ont éprouvé aucun changement; ils sont encore de 206 fr. 25 dans le pays de Galles, et de 212 fr. 50 dans le Staffordshire. On tient fermement le cours des fers; des commandes faites par la consommation arrivent sans interruption aux producteurs; le prix du jour est de 230 fr.

—

### Prix des fers et charbons en Belgique.

Charleroi, 11 mars :

*Fontes et fer.* — Nous avons à signaler pour cette semaine plusieurs marchés de fonte affinage aux cours du jour, fr. 12 les 100 kilogr., pris à l'usine. On cite également de nouvelles et importantes commandes en fers en barres aux prix anciens. Nos ateliers de construction sont toujours fort occupés.

Le cours du fret n'a pas varié depuis huit jours; il y a cependant tendance à la baisse.

Liége, 11 mars :

Il n'y a pas de variation à signaler cette semaine dans la situation de notre marché de fontes, fers et charbons, ni dans les divers prix cités dans notre dernière cote.

Les commandes ordinaires pour les besoins courants du commerce et de l'industrie continuent à nous arriver du pays et de l'étranger, et contribuent à maintenir la grande activité qui n'a cessé de régner dans nos usines depuis l'année dernière.

En résumé, la position de notre industrie est toujours très bonne, et cet état de choses durera tant que nos grands établissements n'auront pas épuisé les importantes commandes qui assurent de l'ouvrage pour longtemps encore à leurs nombreux ouvriers.

O. SAUPIQUE.

*( L'Ancre, de Saint-Dizier.)*

---

### Compagnie des cotons de l'Algérie.

Le coton est acquis à l'Algérie.

Le prix de revient du coton algérien n'excède pas le prix de revient du coton d'Amérique ou d'Egypte.

Ces faits ont la sanction de l'expérience.

C'est donc rendre un service important à notre industrie manufacturière et assurer la prospérité de notre colonie que de développer sur une grande échelle la culture du coton dans notre France d'outre-mer.

Tel est le but de la Compagnie qui vient de se constituer,

Avec les encouragements de l'administration;

Et sous les auspices d'un conseil de surveillance qui réunit quelques unes des notabilités les plus éclatantes de l'industrie et du commerce.

---


## ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

PUBLIÉ

PAR L'IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER

RUE BERGÈRE, 20

Un beau volume, de plus de 700 pages, avec Carte coloriée des Chemins de fer.

PRIX : 5 FR. BROCHÉ. — 6 FR. RELIÉ.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer vient de faire paraître l'*Annuaire officiel des Chemins de fer* pour l'année 1854, publié sous la direction de **M. Petit de Coupray.**

L'existence de l'*Annuaire* date de 1847. Le volume qui vient de paraître fait suite aux précédents; il continue sans interruption et sans lacunes la reproduction des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine des chemins de fer.

Tant d'intérêts publics et privés se rattachent aujourd'hui à cette vaste industrie, elle a pris de tels développements et représente un capital si considérable, elle est devenue, en un mot, une partie si importante de la richesse publique, que tout le monde, les particuliers aussi bien que les Compagnies, doivent connaître les progrès accomplis par les chemins de fer.

Or, l'*Annuaire* est, de tous les ouvrages, celui qui peut le mieux atteindre ce but, et répandre partout les lumières spéciales propres à préparer et hâter l'expérience que le temps n'a encore donnée à personne.

Il suffit d'indiquer sommairement les matières contenues dans le volume de 1854 qui vient de paraître, pour faire apprécier son utilité.

En tête de l'*Annuaire* est placé le cadre administratif du département des travaux publics, correspondant à la section des chemins de fer.

L'énumération du personnel de la Commission centrale des chemins de fer, du service d'inspection, du contrôle et de surveillance administrative, termine le cadre du personnel des agents de ce ministère.

Le côté pratique de l'*Annuaire* réside surtout dans des notices sur chaque chemin, contenant la description détaillée de l'administration de chacune des lignes, et des renseignements statistiques sur le transport des voyageurs et des marchandises, sur le produit par kilomètre et par chemins, sur l'exploitation générale et sur la partie technique, enfin sur la comptabilité des diverses Compagnies, depuis leur formation, pendant l'exécution des travaux, et enfin depuis leur exploitation.

Sous le titre de *Notice générale sur les chemins de fer étrangers*, l'*Annuaire* passe en revue tous les chemins de fer de l'Europe, de l'Amérique et de l'Inde, et publie des documents précieux qui permettent de rapprocher les travaux accomplis en France de ceux des autres nations, et de les comparer entre eux.

L'*Annuaire* présente ensuite, sous la rubrique de *Documents divers*, des notices statistiques sur le Sous-Comptoir des chemins de fer, sur la Télégraphie électrique, et sur les accidents arrivés sur les chemins de fer.

Les chapitres de la *Législation* et de la *Jurisprudence* des chemins de fer français, renferment les lois, décrets, règlements d'administration publique, circulaires et rapports; ils forment ainsi un recueil complet destiné aux personnes qui ont à s'occuper de ces questions. Les dispositions spéciales à chaque chemin de fer, la jurisprudence commerciale, criminelle et administrative, reproduisent tous les textes, et rappellent les jugements importants rendus sur cette matière.

Viennent ensuite, dans une partie spéciale, les cahiers des charges, les actes de concession, et dans une autre partie les statuts de chaque Compagnie.

Des tables chronologiques, analytiques, et alphabétiques, faites avec beaucoup de soin, terminent l'ouvrage.

L'*Annuaire* de cette année renferme une table générale des chemins de fer, où l'on peut suivre chaque ligne depuis sa naissance jusqu'à ce moment, et apprendre toutes les dispositions législatives dont elle a été successivement l'objet.

A l'*Annuaire* est jointe une carte des chemins de fer français, dressée d'une façon très-correcte, et coloriée de manière à faire voir clairement le tracé de toutes les lignes exploitées, en construction ou seulement approuvées.

L'étendue et l'importance des matières contenues dans l'*Annuaire* de 1854 en font, pour une certaine classe de lecteurs, non-seulement un ouvrage utile, mais un livre indispensable.


---

### Correspondance.

M. C. D., à N. — N^os^ 1 et 2, mauvaises valeurs. — N° 3, elle se relèvera.

M. M. N. Z, à L. — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N^os^ 4 et 5, tout cela dépend uniquement de la politique.

M. T. D., à Saumur. — N° 1, 31 à 32 fr. — N° 2, 30 fr. — N° 3, pas bientôt. — N° 3 bis, on en parle, mais c'est peu avancé. — N° 4, il n'y en a pas figuré encore. — N° 5, non.

M. Q. F., à Nancy. — N^os^ 1 et 2, le numéro de ce jour vous fixera. — N° 3, oui, mais pour les actions déposées. — N° 4, nouvelle. — N° 5, cela dépend de la politique.

M. B., à Saint-Quentin. — N° 1, non. — N° 2, non. — N° 3, la valeur désignée est meilleure.

M. X. X. X. — N° 1, c'est de la politique. — N^os^ 2 et 3, attendez. — N° 4, non.

M. L. J., à Morez (Jura). — N° 2, Est nouveau, la semaine prochaine.

M. P., à Luynes. — N^os^ 1 et 2, environ 50 fr., sur lesquels on réduira le dividende, qui sera de 55 fr. — N° 3, par suite des nouvelles concessions, nous ne le pensons pas. — N° 4, l'une produira 80 fr. et l'autre atteindra 100 fr.

M. A. C., à Sainte-Fosse. — N^os^ 1, 2, 3 et 4, vos appréciations sont généralement exactes. — N° 5, conservez ce que vous avez.

M. C. F., à Montreuil-sur-Mer. — N° 1, Paris à Strasbourg. — N° 2, pas de quelque temps encore. — N° 3, mauvaise valeur. — N° 4, oui.

M. J. D., à Tours. — N° 1, 75 fr., 65 fr., 55 fr., 50 fr., 40 fr. — N° 2, le mouvement sera proportionnel au capital. — N° 3, valeur de spéculation et non de placement. — N° 4, non. — N° 5, nous n'en connaissons pas de meilleur que celle que vous indiquez dans le n° 1.

M. R. N., à Roanne. — N° 1, valeur excellente mais sans avenir. — N° 2, médiocre. — N° 3, oui. — N° 4, 15 à 18 0/0. — N° 5, sécurité entière.

M. N., à Moirans. — N° 1, non. — N° 2, nous ne le pensons pas.

M. R., à Lyon. — N° 1, à peu près. — N° 2, non, vous confondez avec le raccordement définitif à Lyon. — N° 3, non.

M. J. B. J., à Marseille. — N° 1, oui.

M. J. L. — Il n'a pas été décidé.

M. F. S. ***. — N° 1, vendez. — N° 2, jamais. — N° 3, c'est exact. — N° 4, mauvais. — N° 5, oui. — N° 6, 75 fr.

M. B. R., à Bordeaux. — N° 1, aux événements politiques. — N° 2, c'est qu'elles sont moins bien classées. — N° 3, 10 fr. par action.

M. A. et C^e^, à Noyon. — N° 1, oui. — N° 2, Non. — N° 3, en juillet. — N° 4, non.

M. P. A., à Remigny. — N° 1, mauvaise. — N° 2, elles sont offertes à tout prix et, dit-on, non placées. — N° 3, sincère et véritable, nous ne saurions l'apprécier. — N° 4, non. — N° 5, il n'est pas définitivement fixé.

M. X., à Nîmes. — Votre observation est juste; on s'y conformera.

M. G., à Laferté-Milon. — N° 1, mauvaise opinion. — N° 2, absence de sécurité. — N° 3, Non. — N° 4, a une déplorable administration. — N° 5, rien de bon. — N° 6, non. — N° 7, non. — N° 8, rien ne le fait présumer.

M. J. C., en J. — N° 1, les nôtres. — N° 2, au pair. — N° 3, la Banque de France 40 à 50 0/0; le Comptoir d'escompte 50 à 60 0/0; la première à 5 0/0, le second à 6 0/0. — N° 4, oui. — N° 5, au cours de ce jour, bonnes. — N° 6, c'est encore éloigné. — N° 7, non. — N° 8, avec une petite différence.

---

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 12 au 18 mars 1854.

| | |
|---|---|
| 75,615 voyageurs | 245,539 25 |
| Bagages, marchandises, etc | 471,032 30 |
| TOTAL | 716,571 55 |

Semaine correspondante de 1853.

| | |
|---|---|
| 66,971 voyageurs | 231,674 90 |
| Bagages, marchandises, etc | 360,111 41 |
| PRODUIT total | 591,986 31 |

Recette totale du 1er janvier au 18 mars.

| | |
|---|---|
| 1854 | 7,254,723 91 |
| 1853 | 6,127,127 63 |
| DIFFÉRENCE | 1,127,596 28 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 12 au 18 mars 1854.

| | |
|---|---|
| 19,042 voyageurs | 95,784 55 |
| Bagages, marchandises, etc | 105,814 55 |
| TOTAL de la semaine | 201,599 10 |
| TOTAL de l'exercice courant | 2,193,692 10 |
| Semaine correspondante de 1853 | 186 153 15 |
| Exercice correspondant de 1853 | 1,842,009 65 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 12 au 18 mars 1854.

| | |
|---|---|
| 12,731 voyageurs | 39,569 30 |
| Bagages, marchandises, etc | 55,522 80 |
| TOTAL de la semaine | 95,092 10 |
| TOTAL de l'exercice courant | 239,818 95 |
| Semaine correspondante de 1853 | 70,651 50 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 181,561 45 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 12 au 18 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 34,783 voyageurs | 209,020 50 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand. | 208,943 65 |
| TOTAL de la semaine | 418,564 15 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 3,322,583 20 |
| TOTAL | 3,741,147 35 |
| Semaine correspondante de 1853 | 359,387 65 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 3,185,405 20 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 3,544,792 85 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 6 au 12 mars 1854.

| | |
|---|---|
| 12,690 voyageurs | 25,647 25 |
| Messageries, bagages, marchandises | 38,496 04 |
| TOTAL | 64,445 29 |
| Semaine correspondante de 1853 | 47,409 38 |
| Recette totale du 1er janv. au 12 mars 1854 | 562,101 38 |
| — 1853 | 468,464 81 |
| Différence en faveur de 1854 | 93,636 57 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 12 au 18 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 323,047 93 |
| Bagages, marchandises, etc | 444,073 12 |
| TOTAL | 767,121 05 |
| Semaine correspondante de 1853 | 633,050 64 |
| Différence en faveur de 1854 | 134,070 41 |
| Recettes du 1er janvier au 18 mars | 7,980,116 21 |
| Recette correspondante de 1853 | 5,945,348 12 |
| Différence en faveur de 1854 | 2,034,768 09 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

3e année. — 11e semaine.

Du 12 au 18 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 243,441 20 |
| Marchandises | 320,715 42 |
| TOTAL de la semaine | 564,156 62 |
| Recettes antérieures | 4,715,258 29 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 5,279,414 91 |
| 11e semaine de 1854 | 564,156 62 |
| Semaine correspondante de 1853 | 424,258 08 |
| Différence en faveur de 1854 | 139,898 54 |
| Exercice 1854 | 5,279,414 91 |
| id. 1853 | 3,938,132 37 |
| Différence en faveur de 1854 | 1,341,282 54 |

### SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 12 au 18 mars 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 11,476 25 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 27,538 55 |
| TOTAL | 39,014 80 |
| Recettes antérieures | 270,711 68 |
| TOTAL | 309,726 48 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 13 au 19 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 16,170 voyageurs (gr. vitesse | 43,749 30 |
| (Petite vitesse) | 38,066 81 |
| TOTAL | 81,816 11 |
| Rive droite. — 32,923 voyageurs | 22,687 30 |
| Rive gauche — 16,774 voyageurs | 13,567 00 |
| TOTAL | 117,070 41 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 81,042 40 |
| Rive droite | 22,762 95 |
| Rive gauche | 11,492 00 |
| TOTAL | 95,297 35 |

Recette totale du 1er janvier au 19 mars 1854 :

| | |
|---|---|
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 1,181,964 06 |
| *Idem.* — 1853 | 989,423 89 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 5 au 11 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 76,322 45 |
| Bagages et marchandises | 114,959 25 |
| TOTAL de la semaine | 191,281 70 |
| Semaine correspondante de 1853 | 136,977 55 |
| Augmentation | 54,304 15 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 1,755,087 07 |
| Recette correspondante de 1853 | 1,394,636 35 |
| Augmentation | 360,450 72 |

## Chemin de fer d'Orsay.

Mois de février 1854.

| | Voyag. | Recettes. | Bag. Messag. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| 1854 | 27,293 | 12,651 35 | 367 55 | 13,018 90 |
| 1853 | 23,157 | 10,799 70 | 240 00 | 11,039 70 |
| En faveur de 1854 | 4,136 | 1,851 65 | 127 55 | 1,970 20 |

## Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de février 1854.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 111,856. | Recettes. | 75,463 30 |
| Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest | | | 68,130 05 |
| Total | | | 143,593 35 |

Février 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 106,593 | Recettes | 110,447 99 |
| Différence en faveur de 1854 | | | 24,145 36 |

COMPARAISON :

| | |
|---|---|
| Les deux mois de 1854 ont donné | 297,704 65 |
| La même période de 1853 a donné | 261,408 65 |
| Différence en faveur de 1854 | 36,296 00 |

## Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de février.

| | 1854. | 1853. | 1852. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 24,007 50 | 20,765 50 | 21,729 91 |
| Bagages | 451 38 | 387 04 | 402 74 |
| Bétail | 908 70 | 1,132 60 | 759 70 |
| Marchandises | 17,757 19 | 15,412 49 | 15,321 85 |
| | 43,214 77 | 37,697 03 | 38,214 20 |

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de février 1854 de fr. 5,517 14 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 5,000 57 sur 1852.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN.

Le public est appelé à souscrire au siége de la Compagnie du chemin de ferde Paris à Rouen, rue d'Amsterdam, n° 11, à l'emprunt de 18 millions émis par cette Compagnie.

Les obligations émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1,250 fr., et produisent un intérêt de 50 fr. par an.

CHEMIN DE FER

## DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale sentestrielle prescrite par l'art. 39 des statuts, aura lieu le jeudi 30 mars 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Cette assemblée aura, en outre, à délibérer sur la proposition de modification des articles 19, 20 et 21 des statuts, en ce qui, dans ces articles, règle l'amortissement du capital social.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de vingt actions au moins, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 41 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 15 mars prochain, de 10 heures à 4 heures, pour retirer leurs cartes d'admission en produisant leurs titres nominatifs ou certificats de dépôt, et en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

Les porteurs de moins de vingt actions sont instamment priés de déposer leurs titres à l'administration, ou il leur sera fourni les moyens de les faire représenter à l'assemblée générale.

Par ordre du Conseil :

*Le Chef de l'Exploitation*,

G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER

## DE L'EST,

rue et place de Strasbourg Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée ordinaire et extraordinaire le mercredi 20 avril prochain, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures précises.

Les porteurs de quarante actions (anciennes et nouvelles indistinctement) et qui désireraient assister à cette assemblée devront conformément à l'art. 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, depuis le 1er jusqu'au 12 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leurs cartes d'admission.

L'assemblée aura à délibérer comme assemblée ordinaire et annuelle sur l'approbation des comptes de l'exercice de 1853, et sur la nomination de *deux* membres du Conseil d'administration pour compléter le nombre statutaire, et comme assemblée extraordinaire sur l'approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl.

CHEMINS DE FER DE

## DIEPPE ET DE FÉCAMP

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 38 des statuts, aura lieu le samedi 8 avril 1854, à 3 heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires propriétaires de 20 actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à l'assemblée générale devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 25 mars courant, de 10 à 3 heures, pour retirer leur carte d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

## D'ORLÉANS.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 30 mars courant, à deux heures et demie de l'après-midi, hôtel de l'administration, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11.

*Extrait des statuts.*

« Art. 41. — Les actionnaires porteurs de vingt actions ou plus doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer au siége de la Société, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, trois jours au moins avant celui de la réunion, les titres dont ils sont propriétaires ou qui leur auraient été remis par d'autres actionnaires, et il est remis à chacun d'eux une carte d'admission à l'assemblée. Cette carte, qui est nominative et personnelle, indique le nombre des actions déposées. Les certificats donnent droit, pour les dépôts de vingt actions ou plus, à la réunion d'une carte d'admission à l'assemblée générale. Les actionnaires porteurs de certificats de dépôt ont la faculté de se faire représenter aux assemblées générales par des actionnaires munis de pouvoirs réguliers dont la forme est déterminée par le Conseil d'administration. Les fondés de pouvoirs doivent déposer leurs procurations et les certificats de dépôt qui leur ont été remis, trois jours au moins avant celui de la réunion de l'assemblée générale.

« Art. 44. Vingt actions donnent droit à une voix. Le même actionnaire ne peut réunir plus de cinq voix, soit comme actionnaire, soit comme mandataire.

« Art. 48. Les délibérations de l'assemblée générale prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires. »

Des modèles de pouvoirs seront délivrés aux actionnaires qui en feront la demande au bureau des titres de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

L'assemblée générale devant être appelée à délibérer sur une modification des statuts, et les statuts exigeant dans ce cas la réunion du cinquième au moins du fonds social, MM. les actionnaires sont instamment priés d'assister à l'assemblée du 30 mars.

*Le Directeur de la Compagnie*,

C. DIDION.

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le 30 mars prochain, à trois heures de l'après-midi, à la gare, boulevard Montparnasse, n° 44.

Les actionnaires propriétaires ou porteurs de 20 actions au moins, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à la gare de la rive droite, n° 124, du 5 au 20 mars, pour retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

Des modèles de pouvoirs seront délivrés au siége de la Compagnie.

CHEMIN DE FER

## GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Le 28 mars, à trois heures et demie de l'après-midi, il sera procédé en séance publique du Conseil d'administration, place Vendôme, 16, au tirage au sort de 80 obligations de premier ordre et de 40 de deuxième ordre, de la Compagnie du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne en liquidation.

Le semestre dû sur ces deux séries d'obligations sera payé, à partir du 1er avril, et sur la présentation des titres, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

*Le Secrétaire général*,

A. COUARON.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 20 courant, de 10 à 2 heures.

*Le Secrétaire général*,

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A LYON.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus, aux termes de l'art. 34 des statuts, qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le jeudi 20 avril prochain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 69 *bis*, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

I. — Sur les comptes annuels de la Société;

II. — Sur la concession d'un embranchement du chemin de fer de la Roche à Auxerre;

III. — Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort, et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon;

IV. — Sur les modifications à introduire dans les statuts comme conséquence des propositions ci-dessus indiquées, et sur les moyens d'exécution;

V. — Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Aux termes de l'art. 32 des statuts, la délibération ne sera valable qu'autant que l'assemblée réunira au moins le cinquième du fonds social, soit 48,000 actions.

MM. les actionnaires possesseurs de quarante actions au plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 30 des statuts, se présenter à l'administration centrale de la Compagnie, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leurs titres ou leurs certificats nominatifs.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

*Le Secrétaire général*,

G. RÉAL.

SOCIÉTÉ FERMIÈRE

## DE LA FONDERIE DE CARONTE ET DES MINES DE LA MEDITERRANÉE.

Le directeur gérant a l'honneur d'informer MM. les actionnaires en retard d'opérer leur troisième versement, qu'en considération des circonstances actuelles, il a pris la résolution d'accorder un nouveau délai de trois mois à tous ceux qui, d'ici au 25 mars courant, auront versé au minimum un à-compte de 8 fr. par action, et déposé leurs titres au siége de la Société.

Ces titres seront rendus contre le paiement intégral du troisième versement, et la restitution du récépissé provisoire et nominatif qui aura été délivré par la Compagnie, en échange du dépôt des actions.

L'intérêt moratoire de 5 0/0 continuera d'être dû sur les sommes non acquittées.

SOCIÉTÉ FERMIÈRE

## DE LA FONDERIE DE CARONTE ET DES MINES DE LA MÉDITERRANÉE.

L'assemblée générale des actionnaires a eu lieu le 14 de ce mois.

L'exercice de quatre mois, du 1er septembre au 31 décembre, a donné un bénéfice de 155,384 fr. 80 c., pour lesquels l'Assemblée a déterminé la répartition suivante :

Un intérêt de 5 0/0, calculé sur les quatre mois de l'exercice 1853, sera payé aux porteurs d'actions libérées du troisième versement, à dater du 31 mars courant.

Une somme de 16,310 fr. 75 c., représentant la part afférente aux 19,973 actions non émises, est portée à la réserve.

Le solde des bénéfices soit 97,250 f. 05 c., est laissé au compte de profits et pertes pour être distribué, ainsi qu'il en sera décidé à la prochaine assemblée générale.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

EMPRUNT DE 60 MILLIONS 3 0/0. — MM. les porteurs d'obligations do l'emprunt de soixante millions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 fr. 50 c., échéant le 1er avril 1854, leur sera payé, à partir dudit jour, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, n° 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille à la gare.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupon à l'appui, à partir du 27 courant.

CHEMIN DE FER

## DE LYON A GENÈVE.

Assemblée générale. MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus qu'aux termes de l'art. 32 des statuts, une assemblée générale est convoquée, pour le jeudi 27 avril prochain, à quatre heures très-précises, rue Laffitte, 23.

Tout titulaire ou porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France, possesseurs de vingt actions et plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres et leurs procurations au siége de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 23, de dix à deux heures, huit jours avant l'époque fixée pour la réunion.

MM. les actionnaires domiciliés à l'étranger pourront faire le dépôt de leurs titres entre les mains de M. Pons, 2, Capel Court, à Londres, et de MM. Kohler et Cie, à Genève. Les certificats de dépôt, ainsi que les procurations, devront être déposés à Paris dans le délai indiqué ci-dessus.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

*Le Directeur*,

A. JORDAN.

CHEMINS DE FER

## DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire prescrite par l'art. 34 des statuts aura lieu à Paris, le 27 avril prochain, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions (art. 31 des statuts).

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée (art. 36 des statuts).

Ces dépôts seront reçus, de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque dépositaire de quarante actions une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la remise des cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire de la Compagnie*,

G. POUJAAD'HIEU.

CHEMIN DE FER

## CENTRAL SUISSE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 27 avril, à 9 heures du matin, dans la salle du Casino, à Bâle, conformément aux dispositions des art. 16 à 26 des statuts.

Les cartes d'admission peuvent être retirées contre le dépôt des titres, dès le 6 avril, chez MM. Ad. Marcuard et C, rue Bergère, n° 18, à Paris, où l'on pourra aussi prendre connaissance de l'ordre du jour.

CHEMIN DE FER

## DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, qu'ils seront admis à échanger les récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions, au bureau des titres de la Compagnie, chez M. Leroy de Chabrol et Ce, banquiers, rue Lepelletier, n° 16, à partir du 27 mars courant, de 10 heures à 4 heures.

CHEMIN DE FER

## DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 40 des statuts, il sera payé, à partir du 5 avril prochain :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, n° 14 :

2° A Londres, chez MM. P. Monteaux et Ce, Gracechurch-street, n° 17,

Le deuxième semestre d'intérêts, à raison de 4 0/0 par an, sur la somme de 200 fr. versée par action.

## DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 34 des statuts, aura lieu le samedi 29 avril 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 39 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 22 avril prochain, de dix heures à trois heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, en déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

*Le Président du Conseil d'administration*,

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

COUPURES D'OBLIGATIONS DE CENT FRANCS. — Par une décision du Conseil d'administration, le principe de la division des lots proportionnellement à la valeur des coupures d'obligations foncières s'appliquera désormais aux coupures de cent francs qui auront droit chacune au dixième du lot attribué à l'obligation de 1,000 fr., comme il a déjà été appliqué aux coupures de 500 fr., qui ont droit chacune à la moitié du lot attribué à l'obligation entière.

Les porteurs des coupures de cent francs précédemment émises avec l'attribution du lot entier au numéro de la coupure désigné par un tirage préliminaire entre les dix numéros qui composent l'obligation de 1,000 fr.), ont la faculté de les échanger sans aucuns frais en représentant les dix coupures du même numéro contre des coupures de cent francs, à l'égard desquelles s'appliquera le principe de la division des lots par dixième.

Rien ne sera modifié dans la position de ceux qui préféreront conserver à leurs titres la forme et les droits actuels.

Un tirage spécial entre les dix numéros de coupures continuera à désigner, en ce qui concerne ces titres, le numéro de la coupure qui devra recueillir le lot entier attribué au numéro de l'obligation de 1,000 fr., sous lequel les dix coupures sont groupées.

Quant aux coupures d'obligations foncières de cent francs, à l'égard desquelles s'exerce la division des lots par dixième, elles auront droit au tirage du mercredi 22 mars, des obligations du Crédit foncier de France à :

| | |
|---|---|
| Dix lots de | 10,000 fr. |
| Vingt lots de | 5,000 |
| Dix lots de | 2,000 |
| Et cinquante lots de | 1,000 |

En outre, chaque coupure de cent francs sortie à ce tirage ou aux tirages postérieurs des obligations du Crédit foncier de France sera remboursée à 120 fr.

Les tirages des lots attribués aux obligations du Crédit foncier de France ont lieu tous les trois mois : les 22 mars, 22 juin, 22 septembre et 22 décembre de chaque année.

## FILATURE DE GAMACHES.

AVIS. — MM. les actionnaires de la filature de Gamaches qui n'ont pas fait leur troisième versement exigible depuis le 5 juillet dernier, sont prévenus qu'il leur est accordé, pour tout délai, jusqu'au 20 avril prochain.

Ce délai expiré, les actions seront annulées ou vendues, aux termes de l'art. 14 des statuts.

Par délibération de l'assemblée générale du 29 mars courant, les actions seront provisoirement libérées par ce troisième versement.

## MM. V. SAINT-PAUL ET Ce,

CHANGEURS, 21, boulevard Montmartre, achètent avec prime de 6 fr. par 1,000 fr., les pièces de 5 f. antérieures à 1825.

COMPAGNIE

## DES MINES DE LA LOIRE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des mines de la Loire informe MM. les actionnaires que les formalités à remplir, par suite des notifications du gouvernement, ayant éprouvé des retards inévitables, l'ajournement de l'assemblée générale, convoquée pour le 30 mars courant, est devenu nécessaire. Le jour de la réunion sera ultérieurement indiqué par un avis inséré dans les journaux, et, en outre, adressé à domicile.

Dans ces conjonctures, le Conseil a décidé, par exception, que la somme de 22 fr. par action, pour solde du dividende acquis à l'exercice 1853, serait distribué à MM. les actionnaires.

Le dividende sera payé, dès le 15 avril prochain, sur la présentation et aux porteurs des certificats d'inscription, soit à Paris, au siége social, rue de la Victoire, 44, de 10 à 2 heures, soit dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, n° 2.

Le coupon sera détaché après la bourse du 6 avril.

Ceux de MM. les actionnaires qui en ont fait la demande avant le 15 mars, pourront toucher ce dividende à la caisse de MM. Lombard, Odier et Ce, banquiers à Genève.

**Service maritime des Messageries impériales.**

## PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars courant.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois: Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. — Départs chaque 20 jours : les 16 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli, Beyruth et Jaffa. — Départs, voie de Smyrne, chaque 20 jours : les 1er et 21 avril, 11 mai, 1er et 21 juin, etc., etc.

Départs, voie d'Alexandrie, chaque 20 jours, les 16 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

### ALGÉRIE.

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs es 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 ;

A Marseille, place Royale, 1.

Digitized by Google

## Cie DES COTONS DE L'ALGÉRIE.

SOCIÉTÉ EN COMMANDITE. — *Première émission : 10,000 actions de 200 francs chacune*, payables par moitié, le premier versement en souscrivant. — EXPLOITATION DE LA PLAINE DU TLELAT.

Conseil de surveillance : MM. Ferdinand de Lesseps, ministre plénipotentiaire ; Emile Dollfus, président de la Société industrielle de Mulhouse ; Ernest Scillières, filateur à Senones (Vosges) ; Ernest Feray, filateur à Essonne (Seine-et-Oise) ; F. Bernoville, négociant à Paris ; Alfred Kœchlin, de la maison Steinbach, Kœchlin et Cie, à Mulhouse ; Edmond Adam, propriétaire à Paris.

Banquiers : MM. Leroy, de Chabrol et Cie, 16, rue Lepelletier.

Gérant : M. Emile Barrault, ancien représentant de l'Algérie.

LE SIÉGE SOCIAL EST A PARIS.

La base des premières opérations de la Compagnie est une propriété de deux mille hectares dans la plaine du Tlelat, province d'Oran, sise à 24 kilomètres d'Oran et à 26 kilomètres d'Arzew, c'est-à-dire des deux ports principaux de la province ; en outre, reliée à deux villes importantes du centre, Mascara et Sidi-bel-Abbès.

Les voies de communication avec le littoral et l'intérieur sont carrossables ; il y a donc une très-grande facilité de transports.

La plaine du Tlelat est entièrement défrichée et cultivée dans sa presque totalité ; deux cent cinquante hectares ensemencés en céréales font partie des acquisitions de la Compagnie.

L'exploitation n'est pas à créer ; elle existe, grâce à trois corps de ferme avec dépendances, grâce à un outillage complet et à un troupeau de 1,500 têtes, comprenant les animaux de labour et le bétail : le tout évalué à 100,000 fr.

L'irrigation est assurée par les déversements du lac Dayat-oum-el-raz, la rivière du Tlelat, et par l'installation de norias qui atteignent, à 4 ou 5 mètres de profondeur, une nappe souterraine d'eaux salines propres à la culture du *Georgie longue soie*.

Le travail est à bon marché, les bras sont nombreux.

Entre Oran, Arzew et la plaine du Tlelat sont distribués douze villages européens : la Senia, Valmy, Saint-Cloud, Kléber ; la commune de Saint-Louis, qui comprend trois villages ; la commune de Fleurus, qui en comprend également trois ; Sidi-Mabrouk, et Sainte-Barbe, situé au *Tlelat* même. Joignez à cette population, qui coûte de 2 à 3 fr. la journée, la population espagnole abondant dans la province (elle compte pour 20,000 âmes à Oran), qui se loue à 1 fr. 50 cent., et la population indigène, assez nombreuse dans les environs pour que du jour au lendemain il soit facile de réunir 500 travailleurs, dont le salaire est de 1 fr. à 1 fr. 25 cent.

Le directeur de l'exploitation est M. Jules Sohn, colon dans la province d'Oran depuis six années, membre de l'Académie nationale de Paris, auteur de l'*Atlas agricole de l'Algérie*, ouvrage imprimé aux frais de l'Etat, médaillé par l'administration pour la culture du coton.

Enfin, la plaine du *Tlelat* se trouve mentionnée dans le *Moniteur* du 29 octobre 1853, comme l'une des localités algériennes *susceptibles de produire le coton dans d'excellentes conditions.*

Des essais faits l'an dernier ont fourni de précieux échantillons.

*Opération.*

Sur les deux mille hectares, mille seront réservés pour la production des denrées alimentaires nécessaires au personnel de l'exploitation, et pour la nourriture des animaux : on se borne à admettre sur cette moitié de la propriété une compensation entre les bénéfices et les frais ; mille seront consacrés au coton, et pourront être plantés au bout de peu d'années en *Georgie longue soie*.

*Rendement annuel d'un hectare.*

Un hectare, terme moyen, rend 250 kilogrammes. Une note de M. Trapman de Charlestown, provenant de la Société industrielle de Mulhouse, et un ouvrage publié en 1851 à Londres, sous le titre suivant : *On the culture of cotton in India and Elsewhere, by Forbes Royle*, établissent ce chiffre.

*Prix de revient d'un kilogramme.*

L'hectare étant acquis, avec ses constructions et le matériel, au prix de 450 fr., si l'on compte l'intérêt à 5 0/0, soit 22 fr. 50 ; l'amortissement à 5 0/0, soit 22 fr. ; plus 10 0/0 pour le fonds de réserve, soit 45 fr. ; total : 90 fr., soit pour un kilogramme 36

| | | |
|---|---|---|
| Trois labours à 5 journées par labour, soit 15 journées à 2 f. — 30 fr. : soit par kil. | 12 | |
| Fumage de l'hectare, 2 journées à 1 fr. 25. — 2 fr. 50 : soit par kil. | 1 | |
| Ensemencement, 35 journées à 1 fr. — 35 fr. : par kil. | 14 | |
| Sarclage et binage, 15 journées à 1 f. 25. — 18 fr. 75 : par kil. | 7 1/2 | |
| Arrosage, 10 journées à 1 fr. — 10 fr. : par kil. | 4 | |
| Récolte, 30 journées à 60 c. — 18 fr. : par kil. | 7 1/2 | |
| Egrenage et emballage : par kil. | 1 25 | |
| Impôt éventuel à 5 fr. par hectare : par kil. | 2 | |
| Fret maritime : par kil. | 5 | |
| | 2 15 | 2 14 |

Les frais d'administration étant évalués à 60,000 fr., et la moitié incombant aux mille hectares affectés à d'autres cultures, 30,000 fr. sont imputables aux mille hectares en coton, soit 30 fr. par hectare : soit pour un kil. 12

*Prix de revient d'un kilogramme* 2 26

Selon le Dr *Ure* (voir son ouvrage publié en 1836, à Londres, *The Cotton manufacture*, t. 1er, p. 108), le prix de revient du pound (453 gram.) est en Amérique de 20 c. : soit environ 2 fr. le kil.

*Prix marchand du kilogr.* à fr. 50 4 50

Bénéfice 2 24

*Résultats.*

Soit pour un hectare, bénéfice net 500 fr.

Soit pour mille hectares, 500,000 fr. (intérêt payé).

Soit pour la Compagnie un bénéfice net de 28 0/0.

Ces avantages doivent être considérés comme affranchis de toute fluctuation grave. En effet, le développement de l'industrie cotonnière en Europe et en Amérique n'est pas encore au niveau des besoins de la consommation ; et l'offre de la production, malgré de rapides progrès, demeure au-dessous de la demande de l'industrie.

La prospérité de la Compagnie ne peut que s'accroître, grâce à d'autres opérations que pour le moment il suffit d'indiquer :

1° L'acquisition des terres propres au coton, à bas prix au comptant, pour être affermées à de bonnes conditions ;

2° Les avances faites aux planteurs moyennant la vente ou la consignation de leurs cotons ;

3° Le commerce des cotons de l'Algérie.

*Note additionnelle.*

L'opération, basée sur le *prix marchand* du coton, est certaine ; il y a surcroît de certitude en vertu du tarif auquel l'administration s'engage à acheter AU COMPTANT les cotons de 1854.

Ce tarif est ainsi réglé par arrêté ministériel du 15 février 1854 :

| | LONGUE SOIE. Brut, le kil. | | Egrené, le kil. | |
|---|---|---|---|---|
| 1re qualité | 2 fr. | c. | 11 fr. | c. |
| 2e — | 2 | 75 | 9 | 75 |
| 3e — | 1 | 35 | 7 | 75 |
| 4e — | » | 75 | 4 | 75 |
| 5e — | » | 65 | 4 | 25 |
| | COURTE SOIE. | | | |
| 1re qualité | » fr. | 90 c. | 2 fr. | 90 c. |
| 2e — | » | 70 | 2 | 30 |
| 3e — | » | 50 | 1 | 70 |

Paris, le 12 mars 1854.

SOCIÉTÉ ANONYME
DES MINES ET FONDERIES DE ZINC

## DE LA VIEILLE-MONTAGNE.

Le Conseil d'administration de la Société a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le samedi 25 avril prochain, à midi, à Angleur, près Liége (Belgique).

Pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, il faut être propriétaire de cinquante dixièmes d'actions au moins.

Le dépôt des titres doit être fait, soit à la caisse de la direction de France, à Paris, rue Richer, 19 ; soit à celle de la direction de Belgique, à Angleur.

Pour le Conseil d'administration :

*Les Directeurs de la Société*,
St-Paul de Sinçay, A. Guyenmer fils.

## COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

MM. les actionnaires de la Compagnie générale des eaux sont prévenus que, conformément aux art. 37, 39, 40 et 55 des statuts, l'assemblée générale annuelle aura lieu le samedi 29 avril prochain, à midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration, et pour délibérer extraordinairement sur des modifications à apporter à l'art. 5 et suivants des statuts.

Ils devront, en conséquence, se présenter au siége de la Société, rue Basse-du-Rempart, 50, quinze jour avant celui fixé pour la réunion, c'est à-dire au plus tard le 14 avril, afin de retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

MM. les actionnaires qui n'ont point encore échangé leurs titres provisoires (art. 9 des statuts), sont invités à le faire, sans retard, afin de toucher les intérêts échus au 1er janvier dernier, et de profiter du droit, qui leur est conféré par l'art. 37, d'assister à l'assemblée générale.

Paris, le 25 mars 1854.

*Le Secrétaire de l'Administration*,
Ernest Basset.

## PAQUEBOTS
## NAPOLITAINS

COMPAGNIE DE LA NAVIGATION A VAPEUR
DANS LE ROYAUME
## DES DEUX-SICILES
en correspondance avec les
## MESSAGERIES GÉNÉRALES
DE FRANCE
CAILLARD ET Cie

*Vesuvio*, *Capri*, *Ercolano* } de 300 chevaux.
*Mongibello* ..... de 250 tonn.
*Sorento* (à hélice) ... de 600 tonn.
*Amalfi* (dito) ... de 650 dito.

*VOYAGEURS et MARCHANDISES*

*Service direct*
DE MARSEILLE A NAPLES
*En 48 heures*

Touchant à Civita-Vecchia.

DÉPARTS DE MARSEILLE
Les 3, 13 et 23 de chaque mois,
*à sept heures du matin.*

Les voyageurs, par ce service, peuvent se rendre de *Londres* à *Rome* et à *Naples* en cinq jours, et de *Paris* à *Rome* et à *Naples* en quatre jours.

SERVICE PÉRIODIQUE

De *Marseille* à *Gênes*, *Livourne*, *Civita-Vecchia*, *Naples* et *Palerme*.

DÉPARTS LES 6, 16 ET 26 DE CHAQUE MOIS, à 4 heures du soir.

SERVICES :

De *Naples* à *Palerme*, les 6, 16 et 26.

De *Naples* à *Messine*, les 9, 19 et 29.

POUR FRET ET PASSAGE S'ADRESSER :

*A Paris, à l'agence maritime des Messageries générales de France, Caillard et Cie*, 4, boulevard des Italiens, où l'on délivre des billets directs.

*A Marseille, à MM. Claude Clerc et Cie*, directeur, 48, rue de Breteuil, ou au bureau d'Inscription, 7, rue Beauveau, près du port.

Les Paquebots, d'une marche supérieure, ne laissent rien à désirer pour le luxe et le confortable de leur emménagement.

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La baisse a fait depuis huit jours de nouveaux progrès importants, et la rente se trouve réduite aux plus bas prix que l'on ait cotés depuis plusieurs années. Ce mouvement paraît devoir être attribué à plusieurs causes. On a vu affluer pendant quelques jours une multitude de petites inscriptions : c'étaient des porteurs qui vendaient leurs rentes, et qui souscrivaient en même temps au nouvel emprunt. L'effet de ces ventes simultanées a été d'arrêter les cours du comptant qui étaient cotés avec des reports, tandis que depuis longtemps la rareté du titre avait établi un déport permanent ; mais cet état de chose n'a duré que deux ou trois jours. Les inscriptions sont devenues de nouveau très-rares sur le marché ; on a coté de nouveau le comptant à des prix plus élevés que les cours à terme, et il a fallu recommencer les escomptes. Cependant ces demandes continuelles de titres n'ont pas relevé les cours, qui ont été affectés par les bourses étrangères, où la baisse a été importante. Ainsi, à Londres, les consolidés, qui étaient encore il y a huit jours à 91, sont tombés à 89 1/8 1/4, et l'on sait que depuis longtemps les variations de la bourse de Londres exercent une grande influence sur les cours des fonds français ; à Vienne, les métalliques ont baissé de 85 à 82; à Amsterdam, le 2 1/2 0/0, qui s'était un peu relevé et qui se tenait depuis quelque temps aux environs de 54 1/2 3/4, est tombé tout à coup à 51 3/4: or, la rente 2 1/2 0/0, cotée à 51 3/4, correspond à du 3 0/0 à 62.

Les actions de chemins de fer ont été un peu affectées par la détérioration continuelle des cours de la rente. Cependant elles ont éprouvé un mouvement peu important, et chaque fois que la baisse paraissait s'arrêter sur le 3 0/0, les demandes reparaissaient de tous côtés sur les actions.

Les actions de l'Est se sont rapprochées du cours de 700 fr. depuis qu'on a su que le dividende était fixé à 30 fr. On avait espéré qu'il pourrait s'élever au moins à 35 fr., et il aurait atteint probablement ce chiffre, si la Compagnie n'avait pas eu à payer au gouvernement les frais de surveillance qui n'avaient pas encore été réclamés depuis le commencement de l'exploitation.

Les nouvelles actions de l'Est ont été affectées depuis quelques jours. Quelques porteurs ont craint de ne pas se trouver en mesure pour le moment où un second versement serait appelé, et leurs ventes ont fait rétrograder les cours.

Les actions de Lyon sont tombées de nouveau à 800 f. Ce cours a même été décroché à terme. Mais cette ligne est toujours recherchée au comptant.

Les actions de Saint-Germain ont assez bien résisté à la baisse, mais les autres lignes ont été faibles. Les chemins qui ne sont pas encore libérés se négocient avec difficulté. Les actions du Grand-Central sont tombées à 415.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 16 jusqu'à celle du 23 mars :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 66 40 à 64 60; elle est restée à 64 70; elle a varié à terme de 66 30 à 64 40; elle est restée à 64 50.

La rente à 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 92 50 à 90 80; elle a fermé à 91; elle a varié à terme de 92 20 à 90 90; elle est restée à 90 80.

La Banque de France a varié de 2,690 à 2,670.

Les actions du Nord ont fléchi de 740 à 722 50; elles ont fermé à 725 au comptant et à 701 25 à terme.

Les actions de l'Est ont fléchi de 722 50 à 702 50; elles ont fermé à 702 50 au comptant et à 701 25 à terme.

Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 560 à 735; elles ont fermé à 536 25.

Lyon a fléchi de 817 50 à 797 50; il a fermé à 800 au comptant et à 800 à terme.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 680 à 675; il est resté à 657 50 au comptant et à 655 à terme.

Les actions d'Orléans ont fléchi de 1,097 50 à 1,070; elles ont fermé à 1,076 25 au comptant, et à 1,072 50 à terme.

Rouen a fléchi de 870 à 850; il a fermé à 855 au comptant et à 855 à terme.

Le Havre a fléchi de 447 50 à 440; il est resté à 422 50.

Saint-Germain a fléchi de 615 à 590; il est resté à 590.

Le Midi a fléchi de 530 à 517 50; il a fermé à 520 au comptant et à 521 25 à terme.

Le Grand-Central a fléchi de 430 à 415; il est resté à 416 25 au comptant et à 415 à terme.

L'Ouest a fléchi de 580 à 575 ; il est resté à 575.

Bâle a fléchi de 357 50 à 350; il est resté à 351.

Genève a fléchi de 443 75 à 430; il a fermé à 435.

Cherbourg a baissé de 455 à 445.

Dijon a fléchi de 537 50 à 525; il a fermé à 530.

Paris à Sceaux s'est tenu à 460 ; Versailles, à 300.

*Samedi.* — Les cours était faibles. Il y avait très-peu d'affaires. Toutes les valeurs ont légèrement baissé sur les cours de la veille. La rente 3 0/0 a baissé de 10 c. à 66 au comptant, et de 25 c. à 65 95 à terme; le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 92 60 au comptant, et à 92 40 à terme. La Banque de France a rétrogradé de 20 à 2,670; le Crédit mobilier, de 2 50 à 568 75. Les actions du Nord ont varié de 735 à 740; l'Est, de 722 50 à 720; les nouvelles de l'Est, de 560 à 557 50; Lyon de 810 à 812 50; Orléans, de 1,095 à 1,087 50. Rouen a fait 870; le Havre, 465; Bâle, 360; Lyon à la Méditerranée, 675 à 672 50; Genève, 440; l'Ouest, 580; Cherbourg, 455; Dijon, 532 50; le Midi, 530; le Grand-Central, 427 50; Saint-Germain, 607 50.

*Lundi.* — La baisse a fait des progrès plus rapides sur la rente. Les chemins de fer ont été entraînés. Mais les affaires n'ont pas été plus animées. La rente 3 0/0 a fléchi de 50 c. au comptant à 65 50, et à terme, de 55 à 65 40; le 4 1/2 0/0, de 10 c. au comptant à 92 50, et à terme de 20 c. à 92 20. La Banque de France s'est tenue à 2,670. Le Crédit mobilier a fléchi de 375 à 557 50; le Nord, de 10 à 730; l'Est, de 5 à 715; les nouvelles de l'Est, de 5 à 552 50, Lyon, de 6 25 à 806 25; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 662 50; Orléans, de 2 50 à 1,085; Rouen, de 10 à 860; Bâle, de 5 à 355; l'Ouest de 5 à 575; le Midi, de 5 à 525; le Grand-Central, de 2 50 à 425; Saint-Germain, de 5 à 602 50. Le Havre s'est tenu à 445; Genève, à 440.

*Mardi.* — La baisse continue et trouve peu de résistance. Elle est accélérée par les cours des consolidés anglais. Les chemins de fer ont éprouvé comme la rente une nouvelle détérioration. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 65, et à terme de 85 à 64 55; le 4 1/2 0/0, de 160 au comptant à 90 90, et à terme de 10 c. à 91 10. La Banque a fait 2,670. Le Crédit mobilier a fléchi au comptant de 45 à 542 50, et à terme de 22 50 à 532 50; le Nord, de 7 50 à 722 50; l'Est, de 10 à 705; les nouvelles de l'Est, de 11 25 à 541 25; Lyon, de 6 25 à 800; Lyon à la Méditerranée, de 7 50 à 655; Orléans, de 12 50 à 472 50; Rouen, de 10 à 850; le Havre, de 5 à 440; Dijon, de 2 50 à 532 50; le Midi, de 5 à 520; le Grand-Central, de 7 50 à 417 50; Cherbourg, de 5 à 450; Saint-Germain, de 12 50 à 590. Genève s'est tenu à 440; l'Ouest, à 575.

*Mercredi.* — Le début de la bourse faisait craindre une nouvelle baisse. Les consolidés avaient encore fléchi de 3/8 à 89 3/8. Cependant nos fonds ont commencé à se relever, et la bourse a été favorable à toutes les valeurs. Le 3 0/0 a repris de 64 75 à 65 au comptant, et de 64 40 à 64 95 à terme; le 4 1/2 0/0, de 90 80 à 91 au comptant, et de 90 90 à 91 à terme. La Banque s'est tenue à 2,670. Le Crédit mobilier a varié de 537 50 à 545; le Nord, de 722 50 à 730; l'Est, de 702 50 à 712 50; les nouvelles de l'Est, de 540 à 543 75 ; Lyon, de 802 50 à 806 25; Orléans, de 1,075 à 1,080; Rouen, de 850 à 855; le Havre, de 440 à 442 50; le Midi, de 517 50 à 520 ; le Grand-Central, de 415 à 416 25; Saint-Germain, de 595 à 600. Bâle a fait 355; Lyon à la Méditerranée, 660 ; Genève, 440; l'Ouest, 577 50 ; Cherbourg, 450 ; Dijon, 530; Versailles, 300.

*Jeudi.* — La bourse a été faible; les consolidés étaient arrivés à 89. Le 3 0/0 a fermé à 641 50;le 4 1/2 0/0, à 90. La Banque de France a fait 2,670. Le Crédit mobilier a fléchi à 535; le Nord, à 725 fr.; l'Est ancien, à 701 25. L'Est nouveau a fait 535 fr.; Lyon, 800 fr.; la Méditerranée, 655; Orléans, 1,072 50; Rouen, 850; Havre, 442 50; Genève, 435; Midi, 521 25; Grand-Central, 410; Cherbourg, 445; Saint-Germain, 590; Ouest, 577 50.

*Vendredi.* —La cote télégraphique de Londres ayant apporté les consolidés avec une nouvelle baisse de 3/4 à 88 1/4 3/8, nos fonds ont encore été très-offerts à la clôture. Les cours se sont ensuite légèrement raffermis lorsqu'on a appris que les consolidés s'étaient relevés de 1/8 à 1/4. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 64 à 64 15, et à terme de 63 70 à 63 95; le 4 1/2 0/0, de 90 25 à 90 80 au comptant, et de 90 40 à 90 50 à terme. La Banque a fléchi de 40 à 2,650. Le Nord a varié de 720 à 717 50 ; l'Est, de 692 50 à 696 25 ; les nouvelles de l'Est, de 525 à 527 50; Lyon, de 790 à 791 25 ; Orléans, de 1,065 à 1,067 50. Rouen a fait 845 ; l'Ouest, 575; la Méditerranée, 655; le Midi, 517 50; le Grand-Central, 403 75 ; Genève, 430 ; Saint-Germain, 590; Cherbourg, 440; Bâle, 352 50.

AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 18 au 24 mars 1854.

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions | Valeur d'émiss. | Somme payée | Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853 | Époques de jouissance | Noms des lignes | Samedi 18 Compt. | Samedi 18 Terme | Lundi 20 Compt. | Lundi 20 Terme | Mardi 21 Compt. | Mardi 21 Terme | Mercredi 22 Compt. | Mercredi 22 Terme | Jeudi 23 Compt. | Jeudi 23 Terme | Vendredi 24 Compt. | Vendredi 24 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 943 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 41 fr. 50 p. un an | juillet 1853. | Nord | 740 -- | 736 25 | 730 -- | 770 -- | 722 50 | 722 50 | 730 -- | 730 -- | 725 -- | 725 -- | 717 50 | 717 50 |
| tout. | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 60 fr. | janv. 1854 | Paris à Rouen | 870 -- | 864 75 | 860 -- | 860 -- | 850 -- | 850 -- | 855 -- | 855 -- | 850 -- | » | 845 -- | » |
| tout. | 92 | 97 | 40 000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an. | sept. 1853. | Rouen au Havre | 445 -- | » | 445 -- | » | 449 -- | » | 444 50 | » | 442 50 | » | » | » |
| tout. | 54 | 94 | 36 000 | 500 | 400 | 9 fr. 30 p. un an. | janv. 1853. | Dieppe et Fécamp | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | 99 | 60.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1) | juillet 1853 | Caen et Cherbourg | 455 -- | » | » | » | 450 -- | » | 450 -- | » | 445 -- | » | 440 -- | 435 -- |
| tout. | 25 | 99 | 54.000 | » | tout | 31 fr. 25 p. un an. | janv. 1853 | Saint-Germain | 607 50 | 605 -- | 602 50 | 600 -- | 590 -- | 590 -- | 600 -- | 600 -- | 590 -- | 590 -- | 590 -- | 595 -- |
| tout | 17 | 99 | 20 000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 6 m. | juillet 1852 | Versailles (r. g.) | » | » | » | » | » | » | 300 -- | » | » | » | » | » |
| 140 | » | 99 | 70 000 | 500 | 250 | » | avril 1853 | Ouest | 590 -- | » | 575 -- | 580 -- | 575 -- | » | 577 50 | 577 50 | 577 50 | » | 577 -- | » |
| tout. | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | Paris à Sceaux | 160 -- | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1116 | 1502 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 18 fr. 50 p. au an | oct. 1854 | Orléans | 1067 50 | 1066 25 | 1085 -- | 1085 -- | 1072 50 | 1070 -- | 1080 -- | 1080 -- | 1076 25 | 1072 50 | 1067 50 | 1066 25 |
| 647 | 600 | 99 | 250 000 | 500 | tout | 33 fr. p. an an. | janv. 1853 | Paris à Strasbourg | 720 -- | 718 75 | 715 -- | 715 -- | 705 -- | 702 50 | 712 50 | 710 -- | 705 -- | 701 25 | 696 25 | 697 50 |
| » | » | » | 250.000 | 500 | 100 | 4 0/0 p. un an | » | Id. nouvelles | 557 50 | 558 75 | 552 50 | 550 -- | 541 25 | 540 -- | 544 75 | 542 50 | 537 50 | 530 25 | 527 50 | 525 -- |
| 14 | 196 | 99 | 84 000 | 350 | tout | 14 fr. p. un an. | janv. 1853 | Strasbourg à Bâle | 300 -- | » | 255 -- | » | 252 50 | » | 315 -- | » | 355 -- | » | 352 50 | » |
| 301 | 515 | 97 | 240.000 | 500 | 250 | 5 0/0. | janv 1854 | Paris à Lyon | 812 50 | 811 25 | 806 25 | 805 25 | 800 -- | 797 50 | 800 25 | 801 25 | 800 -- | 800 -- | 791 25 | 792 50 |
| » | » | 90 | 3 300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1) | | Provins aux Ormes | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 197 | 99 | 31.200 | 500 | 250 | 5 0/0 (1) | juillet 1853 | Dijon à Besançon | 532 50 | 532 50 | 532 50 | 530 -- | » | 526 25 | 530 -- | 532 50 | 530 -- | » | 530 -- | 525 -- |
| » | » | » | » | » | 200 | 4 0/0 (1). | | Lyon à Genève | 440 -- | » | 440 -- | 440 -- | 440 -- | 430 -- | 440 -- | 437 50 | 435 -- | » | 430 -- | » |
| » | » | 99 | 80 000 | 500 | 300 | 8 fr. et 4 0/0 p. an an | juin 1853 | Lyon à la Méditerr. | 672 50 | 667 50 | 662 50 | 660 -- | 655 -- | 652 50 | 660 -- | 662 50 | 658 25 | 655 -- | 655 -- | 650 -- |
| » | 750 | 99 | 134 000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853 | Chemins du Midi | 530 -- | 527 50 | 525 -- | 523 75 | 520 -- | 515 -- | 520 -- | 520 -- | 520 -- | 521 25 | 517 50 | 517 50 |
| tout. | 52 | 99 | 10 000 | 500 | tout | néant. | | Bordeaux à la Teste | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | | Grand Central | 427 50 | » | 425 -- | 420 -- | 417 50 | 417 50 | 416 25 | 417 50 | 415 -- | 410 -- | 408 75 | 408 75 |
| tout. | 40 | 99 | 12.500 | 1.000 | tout | 40 fr. par an | février 1853 | Naples à Castellam. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| tout. | 50 | 99 | 8 400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. an an | janv. 1853. | Anvers à Gand | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

(1) Pendant la durée des travaux.

| | Samedi 18 Compt. | Samedi 18 Terme | Lundi 20 Compt. | Lundi 20 Terme | Mardi 21 Compt. | Mardi 21 Terme | Mercredi 22 Compt. | Mercredi 22 Terme | Jeudi 23 Compt. | Jeudi 23 Terme | Vendredi 24 Compt. | Vendredi 24 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rentes 3 0/0 | 66 -- | 65 95 | 65 50 | 65 10 | 65 -- | 65 55 | 65 -- | 64 95 | 64 70 | 64 50 | 64 45 | 63 95 |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 92 60 | 92 40 | 92 50 | 92 20 | 90 90 | 91 15 | 91 -- | 91 -- | 91 -- | 90 50 | 90 80 | 90 45 |
| Banque de France | 2970 -- | » | 2970 -- | » | 2670 -- | » | 2670 -- | » | 2670 -- | » | 2650 -- | » |
| Crédit mobilier | 568 75 | 567 50 | 557 60 | 556 -- | 544 20 | 532 50 | 545 -- | 543 75 | 535 -- | 533 -- | 525 -- | 522 50 |
| Comptoir national | 495 -- | » | 495 -- | » | 495 -- | » | 495 -- | » | 492 50 | » | 490 -- | » |
| Banque foncière | » | » | 495 -- | » | » | » | 495 -- | » | 495 -- | » | 490 -- | » |
| Dº Obligations (Cert.) | 970 -- | » | 965 -- | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Dº Obligations de 500 fr. | 470 -- | » | 450 -- | » | 450 -- | » | » | » | » | » | » | » |
| Dº 10e d'Obligations | 105 -- | » | 105 -- | » | 103 -- | » | » | » | 102 50 | » | 102 50 | » |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

| Date de l'emprunt | Nombre d'Oblig. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émiss. | Somme payée à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts ou mont. | Époques des tirages | Dates des paiements |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1854. | 150.000 | 75 ans | 335 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| Dº. | 80.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 99 — | 535 | 375 | 625 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1854. | 184.333 | 99 — | » | tout. | 500 | 3 0/0 | » | janvier juillet. |
| Dº. | 3.300 | 99 — | 1000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | assemb. gén. | Dº |
| Dº. | 50.300 | 99 — | 500 | tout. | 650 | 5 0/0 | Dº | décembre juin. |
| 1848. | 11.431 | 41 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| Dº. | 6.204 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1850. | 4.405 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1853. | 17.500 | -- -- | 1.050 | 375 | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1841. | 7.249 | 30 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | Dº |
| 1854. | 6.034 | 75 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | » | Dº |
| 1842. | 8.008 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | Dº |
| 1849. | 3.331 | 80 — | » | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | Dº |
| 1852. | 150.000 | 99 — | 340 | tout. | 500 | 3 0/0 | » | Dº |
| 1845 | 3.997 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | Dº | Dº |
| 1847. | 4.988 | 69 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1846. | 15 000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | mars septembre. |
| 1849. | 5.000 | 87 — | 900 | tout. | 1.250 | 6 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| 1843. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | 375 | 625 | 3 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| 1841. | 1.000 | -- -- | » | tout. | 625 | 25 -- | Dº | avril octobre. |

## Cours du 18 au 24 mars 1854.

| Noms des compagnies | 18 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-Boulogne | 310 -- | 310 -- | 310 -- | 310 -- | 305 -- | 305 -- |
| Paris à Lyon | 1015 -- | 1015 -- | 1010 -- | 1010 -- | 1010 -- | 1000 -- |
| Lyon à la Méditerranée 5 0/0 | 500 -- | 500 -- | 500 -- | 500 -- | 495 -- | 495 -- |
| Dº Nouvelles 3 0/0 | 298 75 | 300 -- | 297 50 | 300 -- | 297 50 | 295 -- |
| Montereau à Troyes | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Strasbourg | » | 500 -- | 500 -- | 500 -- | 502 50 | 500 -- |
| Saint-Germain (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| Versailles (r. d.) | » | » | » | » | » | » |
| Ouest | 970 -- | 970 -- | » | » | 965 -- | 965 -- |
| Dº (nouvelles) | 970 -- | 970 -- | » | 965 -- | 965 -- | » |
| Saint-Étienne à Lyon | » | » | » | » | » | » |
| Dº 2e émission | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Orléans | » | » | » | » | » | » |
| Dº (Nouvelles 1848) | » | » | » | » | » | » |
| Dº (Nouvelles 1852) | 307 50 | 310 -- | 300 -- | 305 -- | 302 50 | 300 -- |
| Paris à Rouen | » | » | 900 -- | » | » | » |
| Dº (nouvelles) | 995 -- | » | » | 995 -- | » | » |
| Rouen au Havre | » | 75 -- | » | » | » | » |
| Dº (nouvelles) | » | 1200 -- | 1180 -- | » | » | » |
| Strasbourg à Bâle | » | » | » | » | » | » |
| Dº (nouvelles) | » | » | » | 495 -- | 495 -- | 495 -- |
| Dijon à Besançon | » | » | » | » | » | » |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 17 au 23 mars 1854 (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes | 17 | 18 | 20 | 21 | 22 | 23 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 735 -- à 740 -- | 727 50 à 732 50 | 722 50 à 727 50 | 720 -- à 725 -- | 715 -- à 722 50 | 718 75 à 725 -- |
| Paris à Strasbourg | 712 50 à 718 75 | 710 -- à 715 -- | 702 50 à 705 25 | 702 50 à 706 25 | 697 50 à 706 25 | 697 50 à 712 50 |
| Orléans | 1075 -- à 1100 -- | 1075 -- à 1100 -- | 1075 -- à 1100 -- | 1075 -- à 1100 -- | 1050 -- à 1075 -- | 1025 -- à 1075 -- |
| Paris à Rouen | 825 -- à 875 -- | 825 -- à 875 -- | 825 -- à 875 -- | 825 -- à 875 -- | 825 -- à 850 -- | 825 -- à 875 -- |
| Rouen au Havre | 425 -- à 450 -- | 425 -- à 450 -- | 425 -- à 450 -- | 425 -- à 450 -- | 425 -- à 450 -- | 425 -- à 450 -- |
| Lyon | 812 50 à 818 75 | 812 50 à 818 75 | 802 50 à 805 -- | 795 -- à 800 -- | 797 50 à 802 50 | 793 75 à 800 -- |
| Ouest | » | » | » | » | » | » |

## Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Caisse Béchet, Dethomas et Cie | 500 | 410 |
| — Leroy, de Chabrol et Cie | 1000 | 1170 |
| Oblig. de la ville de Paris (1849) | 1000 | 1845 -- |
| Dº Dº (1852) | 1000 | 1107 50 |
| Sambre à l'Oise ... Canal | 1000 | 775 |
| Sambre française canalisée | 500 | 1500 |
| Tenès ... Cuivre | 100 | 92 50 |
| Vieille Montagne ... Zinc | 201 | 450 |
| Nouvelle-Montagne ... Zinc | 1000 | 1.800 |
| Meuse ... Zinc | 250 | » |
| Stolberg ... Zinc | 751 | » |
| Eschweiler | 750 | 730 |
| Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre | 100 | 87 -- |
| Blanzy ... Charbon | 500 | 600 |
| Carmaux ... Charbon | 1/3 [illegible] | 510 |
| Charbonnages belges | 500 | 239 |
| Pont-de-Loup (sud) ... Charbon | 1000 | 219 |
| Mines de la Loire ... Charbon | 1/74315 | 450 |
| Centre-du-Flenu ... Charbon | 1000 | 170 |
| Long-Pendu ... Charbon | 500 | » |
| Épinac ... Charbon | 1/2 600 | » |
| Haute Loire ... Charbon | 500 | 251 |
| Montchanin ... Charbon | 500 | » |
| Azincourt ... Charbon | 1/4 500 | 800 |

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Échatron ... Papeterie | 1000 | 1035 |
| Essonne ... Papeterie | 1000 | » |
| Bastennes ... Asphalte | 1000 | 110 |
| Monceaux-sur-Sambre ... Forges | 1000 | 1700 |
| Aveyron (Decazeville) ... Forges | 3000 | 4.. |
| Maubeuge (Nord) ... Forges | 500 | 500 |
| Alais ... Forges | 3000 | 1700 |
| Châtillon et Commentry ... Forges | 1000 | 1100 |
| Providence ... Forges | 1000 | 1000 |
| Herserange (n. libér.) ... Forges | 500 | 130 -- |
| Le Phénix | 750 | » |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1000 | 1550 |
| Valentin-Coq ... Usine | 500 | 240 |
| Société Cail (...) ... Usine | 500 | 600 |
| Cortouffe ... Usine | 500 | 915 |
| Tuyaux de Chameroy ... Usine | 500 | » |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 25 |
| Gaz anglais (Paris) | 2500 | 1900 |
| — français (Paris) | 500 | 950 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1275 |
| — de Belleville libéré | 500 | » |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 625 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 765 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | » |

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | » |
| — d'Arles, 1re émiss. | 100 | 90 |
| — Dº 2e émiss. | 100 | 45 |
| — de Besançon | 450 | 525 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | » |
| — de Versailles | 500 | 575 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries Impériales | 1000 | 1050 |
| — Gaillard | 1000 | » |
| Gondoles parisiennes | 50 | 100 |
| Omnibus (Entreprise générale) | 1000 | 1000 |
| Omnibus rive gauche | 250 | » |
| Favorites ... Omnibus | 500 | 1710 |
| Hirondelles ... Omnibus | 1000 | » |
| Orléanaises ... Omnibus | 1000 | 720 |
| Tricycles ... Omnibus | 500 | 510 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | 600 |
| Deuruas ... Pet. voit. | 500 | 525 |
| Citadines ... Pet. voit. | 500 | 600 |
| Sylphides ... Pet. voit. | 500 | 550 |
| Générale ... Ass. maritime. | 12500 | 15 0/0 b. |
| Lloyd français ... Maritime. | 5000 | 151/20 0/0 |
| Union des Ports ... Maritime. | 5000 | 13 0/0 b. |
| Mélusine ... Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Sécurité ... Maritime. | 5000 | 29 0/0 b. |
| Sauvegarde ... Maritime. | 5000 | 12 0/0 b. |
| Océan ... Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ... Incendie. | 5000 | 145 0/0 b. |
| Générale ... Incendie. | 5000 | 22.500 |
| Union ... Incendie. | 5000 | 57 0/0 b. |
| France ... Incendie. | 5000 | 33 0/0 b. |
| Phénix ... Incendie. | 1000 | 3300 |
| Providence ... Incendie. | 2500 | 21 0/0 b. |
| Urbaine ... Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| Lemonde ... Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Éventualités d'Avignon | 31 50 | » |
| — de Cette | 19 | » |
| — de Pampoux | 25 | » |
| Glaces d'Oignies ... Belgique | 1000 | 1395 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 385 |
| — de Montluçon | 500 | 410 |
| Docks | 250 | 200 -- |
| Journaux réunis | 500 | 540 |
| Maberly (Annonai) | 500 | 750 |
| Coton Frévent | 500 | 510 |
| Gamaches | 500 | 490 |
| Palais de Cristal | 100 | 92 50 |
| Richer | 500 | » |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, F. SOLAR.

Digitized by Google

N° 706. 13e ANNÉE. — N° 13. SAMEDI, 1er AVRIL 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

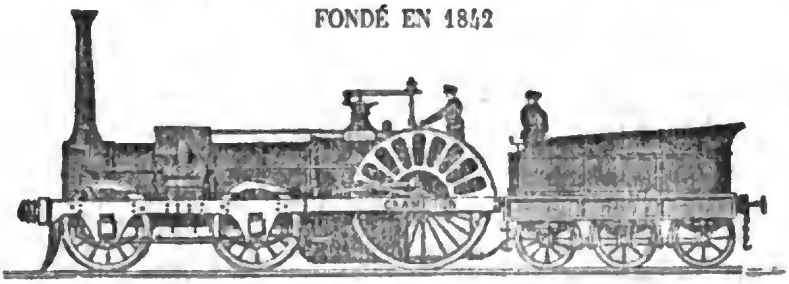
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris | 12 f. | 24 f. |
| Départements | 13 » | 26 » |
| Etranger | 16 » | 30 » |

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELIZY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### SOMMAIRE.

Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée. Compte rendu, 193. — Chemin de fer de Saint-Germain. Compte rendu, 194. — Chemin de fer de l'Ouest. Compte rendu, 194. — Chemin de fer de Rouen au Havre, 195. — Chemin de fer d'Orléans. Compte rendu, 195. — Chemin de fer de Lyon à Genève, 196. — Les chemins de fer et les maîtres de forges, 196. — Avis aux actionnaires, 197. — Recettes de la semaine, 198. — Hausse dans le cours du fret maritime, 198. — Emprunt des 250 millions. Rapport à l'Empereur, 199. — Chemin de fer d'Orléans. Avis, 199. — Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée. Rapport à l'assemblée générale, 201.—Chemin de St-Germain. Rapport à l'assemblée 206. — Chemin de fer de l'Ouest. Rapport à l'assemblée générale, 209. — Chemin de fer de Rouen au Havre. Rapport à l'assemblée générale, 212. — Chemin de fer d'Orléans. Rapport à l'assemblée générale, 215. — Correspondance, 225. — Chemin de fer de Rouen au Havre, 226. — Recettes, 227. Annonces, 228, 229, 230. — Chronique de la Bourse, 231. — Bourse, 232.

### Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DU 25 MARS 1854.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée a eu lieu le samedi 25 mars, à trois heures, au siége social, rue Laffitte, sous la présidence de M. Dumon, président du Conseil d'administration.

La lecture de l'intéressant rapport présenté par le directeur général, M. P. Talabot, n'a donné lieu à aucune observation, et ses conclusions ont été adoptées à l'unanimité. C'est-à-dire que le dividende en sus de l'intérêt à 4 0/0 des sommes versées a été fixé à 10 fr. par action.

Ce résultat est obtenu, on le sait, par la seule exploitation des lignes rachetées, tant sur la rive droite que sur la rive gauche du Rhône.

Le chemin de fer de Marseille a produit brut, en 1853, 5,116,574 50
et a coûté à exploiter, 2,319,094 35

Ce qui a laissé un produit net de 2,797,480 15

L'annuité à servir pour prix du rachat a été de 2,100,000 00

Le bénéfice fait par la Compagnie de Lyon à la Méditerranée est ainsi de 697,480 15

Quant aux chemins de la rive droite, bien qu'imparfaitement réparés encore, et manquant d'une partie du matériel nécessaire pour répondre à tous les besoins, ils ont été l'occasion d'un bénéfice net, tous frais et charges déduits, de 636,581 10

Soit ensemble, plus de 1,300,000 00

L'opportunité avec laquelle ont été faits en 1853 les appels de fonds et le placement des obligations de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, lui ont permis de disposer de capitaux considérables dont le placement temporaire a produit au delà de 600,000 fr. de plus que la somme payée aux actionnaires, pour intérêts, sur leurs versements.

Tous ces produits et bénéfices réunis ont laissé net, en fin d'exercice, et toutes charges déduites, une somme de 1,250,399 80

Sur laquelle il a été décidé que l'on distribuerait à chacune des 90,000 actions dont se compose le fonds social, un dividende de 10 fr. par action, soit ensemble 900,000 fr. L'excédant non réparti, représentant environ 4 fr. par action, a été mis en réserve pour l'année prochaine.

Cette situation est excellente, exceptionnelle même, puisqu'au lieu de prendre sur le capital, comme toutes les autres Compagnies, pour servir les intérêts pendant la construction du chemin, on a assez de bénéfices pour donner un dividende supérieur aux intérêts (1) et soulager les dépenses de premier établissement de la moitié des frai généraux.

En résumé, il ressort du rapport,

1° Que les actions ont touché en 1853 les intérêts à 4 0/0, ci 4 0/0
plus, un dividende égal à 4.16 0/0

2° Que le dividende de 10 fr. et un coupon d'intérêt de 6 fr., ensemble 16 fr. par action, pourront être touchés à la caisse de la Compagnie à partir du 1er juillet prochain ;

3° Que la Compagnie possédait au 1er janvier, en ressources disponibles, une somme de 39 millions, supérieure de près de 10 millions aux besoins de l'exercice 1854, ce qui permettra de ne pas appeler de versement cette année, et de répartir en quatre semestres, sur une période de deux ans au moins, les 200 fr. non encore payés sur les actions ;

4° Que les produits des lignes exploitées annoncent devoir dépasser de beaucoup en 1854 les recettes de 1853 ;

5° Que les travaux du chemin de Lyon à Avignon ont été poussés avec une telle vigueur, que la section d'Avignon à Valence pourra être ouverte à la circulation dans le courant de mai, en même temps que le chemin de Paris à Lyon;

6° Enfin, que le surplus de la ligne de Valence à Lyon sera prêt pour la fin de l'année 1854, et en mesure de suppléer, dans l'intérêt public, aux chômages de la navigation et aux ennuis de toute sorte que procurent aux voyageurs les *Crocodiles* du Rhône.

Ayant eu l'occasion de visiter en détail la ligne d'Avignon dans le cours d'une tournée que nous venons de faire dans le Midi, nous reviendrons prochainement avec détails sur l'influence que l'ouverture totale de ce chemin doit exercer sur la prospérité de la Compagnie.

(Voir pour le texte du rapport page 201.)

AD. BLAISE (des Vosges).

(1) Les intérêts à 4 0/0 des versements faits ont absorbé une somme de 865,000 fr.
ou 9 61 par action.

Le dividende de 10 fr. par action excède ainsi 4 0/0, de sorte que les souscripteurs primitifs reçoivent plus de 8 0/0 de leur argent.

Digitized by Google

### Chemin de fer de Saint-Germain.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires du chemin de fer de Saint-Germain a eu lieu le 30 courant, au siége social, sous la présidence de M. Ad. d'Eichtal. La lecture du rapport, dont nous donnons le texte plus loin, a été faite par le directeur-fondateur de la Compagnie, M. E. Pereire; elle a constamment captivé l'attention et obtenu l'approbation de l'assemblée.

Pour la première fois, la Compagnie de Saint-Germain entretenait ses actionnaires des négociations relatives à la fusion des lignes de l'Ouest et de la Normandie. Elle l'a fait en termes on ne peut plus convenables, attribuant la non-solution de cette grande affaire à l'inconnu qui pèse sur l'étendue des sacrifices à supporter par la fusion pour le complément du réseau Breton. La moindre différence dans les stipulations du gouvernement à l'égard des nouveaux chemins à exécuter en Bretagne avait, on le comprend, dit M. Pereire dans son rapport, « une importance infiniment plus grande que » la différence qui pouvait se produire sur la » valeur à attribuer à notre concession. Si le » gouvernement avait été prêt pour ses études, les Compagnies auraient bientôt trouvé » le moyen de se mettre d'accord entre elles. » L'intérêt était incontestable pour toutes, et » les prétentions déraisonnables, de quelque » côté qu'elles pussent venir, auraient bien» tôt paru évidentes et il n'aurait pas été pos» sible de les maintenir. »

La gravité des circonstances actuelles ne décourage pas la Compagnie de St-Germain et ne la fait pas désespérer de la fusion; elle pense, au contraire, que le moment est très-opportun pour une mesure qui consoliderait toutes les entreprises à réunir, au moment même où presque toutes sont obligées de faire appel au crédit.

Dans l'intérêt de cette solution, et pour ne pas exciter des sentiments de rivalité qui pourraient y faire obstacle, la Compagnie de St-Germain, dit M. Pereire, a provisoirement suspendu ses démarches pour la continuation du chemin d'Auteuil sur Sèvres et s'est abstenue également jusqu'ici, et dans les mêmes vues, de récriminer contre l'inexécution, par la Compagnie de l'Ouest, des obligations qui lui sont imposées par son cahier des charges, pour l'établissement d'un service égal sur la rive droite et sur la rive gauche.

En attendant que les prévisions de la Compagnie de St-Germain relatives à la fusion se réalisent, son exploitation propre s'améliore rapidement, malgré les efforts, dit M. Pereire, de la Compagnie de l'Ouest, pour paralyser le développement de la grande circulation sur la rive droite, et pour diminuer ainsi les péages stipulés au profit de St-Germain.

Les recettes de toutes natures se sont élevées, en 1853, y compris les bénéfices faits sur les terrassements exécutés pour la Compagnie des Docks, et déduction faite de l'impôt du dixième et des subventions aux omnibus, à 2,995,526 62

Les dépenses ont été de 906,415 46

Ce qui a laissé un bénéfice net de 2,089,111 16

Sur cette somme a été prélevé. 1° le solde du compte des intérêts des emprunts et comptes courants, déduction faite du revenu des propriétés; 2° la dotation du fonds de réserve; 3° les intérêts à 5 0/0 sur les actions, et il est resté disponible 1,082,068 fr. 66 c. pour servir un dividende de 20 fr. à chacune des 54,000 actions dont se compose aujourd'hui le capital social. En ajoutant à ce dividende les intérêts à 5 0/0 payés en octobre dernier, le revenu de chaque action ancienne pour 1853 se trouve être de 65 fr et de 32 fr. 50 par action actuelle.

Après la lecture du rapport, qui n'a été suivie que de quelques observations de MM. Lecaron et de Torcy au sujet des tarifs, l'assemblée a approuvé toutes les résolutions qui lui ont été soumises, donné des pouvoirs sans limites pour traiter de la fusion, puis la séance a été levée.

M. E. Pereire a annoncé alors aux membres de la réunion qu'un train spécial les attendait dans la gare pour leur faire parcourir le chemin d'Auteuil et leur en offrir ainsi les prémices. Cette offre a été accueillie avec satisfaction, et une partie des actionnaires, composant l'assemblée générale, ont visité le nouveau rameau enté sur le tronc de Saint-Germain.

Le chemin d'Auteuil a une longueur de 6,200 mètres. Il s'embranche sur le tronc principal, à un kilomètre de la gare de Paris.

Six stations sont réparties sur la ligne : ce sont celles de Batignolles, de Courcelles, de la porte Maillot, de la porte Dauphine, de Passy et d'Auteuil. Toutes ces stations, à l'exception de celle d'Auteuil, sont à cheval sur le chemin, établi en tranchées sur toute sa longueur, depuis Paris jusqu'à Passy, et passant sous toutes les routes, rues et chemins qu'il croise.

Tout a été prévu dans la construction des stations et dans leur disposition pour que l'usage en soit à la fois facile, confortable et sûr. Elles sont entièrement couvertes, ainsi que les voies qui en dépendent, de manière à ce que les promeneurs puissent toujours y trouver un abri lorsque le mauvais temps survient. Leur accès est ménagé de telle sorte, que les voyageurs n'aient jamais à traverser les voies pour entrer dans les voitures, dont le plancher est au niveau des quais, de manière à ce que chacun puisse se placer facilement.

De Batignolles à la porte Maillot, le chemin de fer est bordé de deux boulevards macadamisés et bordés de trottoirs, formant une charmante promenade; grâce au chemin de fer, les terrains avoisinant ces deux boulevards ne tarderont pas à être utilisés en constructions d'agrément et en élégantes maisons d'habitation.

Quatre des stations du chemin d'Auteuil touchent les points du bois de Boulogne les plus fréquentés par les promeneurs : la porte Maillot, la porte Dauphine, Passy et Auteuil : elles augmenteront encore la foule qui se porte chaque jour dans ces parages en supprimant la fatigue du trajet pour ne plus laisser que le plaisir de la promenade.

Si l'on tient compte du rapide développement de la circulation dans la banlieue des grandes villes depuis l'adoption des abonnements, des billets de retour et des trains fréquents, développement qui a été du simple au double sur le chemin de Saint-Germain depuis 1847, on ne peut douter que la petite ligne d'Auteuil ne devienne promptement aussi productive que sa mère, et ne contribue beaucoup pour sa part à étendre et à généraliser les habitudes d'existences permanentes hors la ville, si répandues en Angleterre, et que le chemin de fer de St-Germain a commencé à introduire en France.

Sur le chemin de Blackwall, qui est à Londres ce que le chemin de Saint-Germain est à Paris, la circulation, pendant le second semestre de 1853, n'a pas été moindre de 3,697,827 voyageurs, soit 7,400,000 par an. Même en tenant compte de la différence de population des deux capitales, on voit quelle marge est offerte au chemin de Saint-Germain, doublé de celui d'Auteuil, et quel brillant avenir lui est réservé.

Voir pour le texte du rapport page 206.

Ad. Blaise (des Vosges).

---

### Chemin de fer de l'Ouest.

*Assemblée générale du 30 mars 1854.*

Les actionnaires de la Compagnie de l'Ouest étaient réunis en assemblée générale le 30 mars dernier.

A trois heures et quart, M. le président constate la présence de 128 actionnaires, représentant environ 12,000 actions.

Le président, avant la lecture du rapport, donne connaissance à l'assemblée des convocations faites dans les journaux, tant en France qu'en Angleterre, les 24, 25, 26 et 27 février dernier, ainsi que l'exigent les statuts de la Compagnie.

Le secrétaire de la Compagnie donne ensuite lecture du rapport, qui a été écoutée avec une bienveillante attention.

Après cette lecture, un actionnaire a demandé la parole pour présenter des observations au sujet des divers projets de fusion avec les lignes normandes.

M. le président a répondu que rien n'était tenté en ce moment pour une fusion, mais qu'il serait tout à fait intempestif de faire connaître, quant à présent, l'intention d'accepter ou de rejeter purement et simplement les propositions qui seraient faites à ce sujet; qu'en tout cas si des projets de fusion étaient remis sur le tapis, l'assemblée serait de nouveau consultée, qu'il y ait modification ou non aux premières propositions.

Un actionnaire fait observer à M. le président qu'il est très-fâcheux que plusieurs assemblées aient lieu le même jour, et qu'il est

Digitized by Google

impossible aux actionnaires d'être ainsi convenablement représentés. A cela, M. le président a répondu que le Conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest avait le premier choisi le 30 mars, et qu'une fois ce choix fait, il n'avait pu changer le jour sans retarder de beaucoup la réunion de l'assemblée, et par conséquent empêcher le paiement du dividende au 1er avril; qu'à l'avenir, les Conseils d'administration s'entendraient entre eux pour éviter que plusieurs assemblées aient lieu le même jour.

Un autre actionnaire demande pourquoi le Conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest ne paie pas, comme cela se pratique dans plusieurs autres Compagnies, les intérêts de l'année au premier trimestre, et le dividende au deuxième.

M. le président dit que s'ils agissaient ainsi, les actionnaires perdraient la garantie de 4 0/0 accordée par l'État; que si ces 4 0/0 étaient payés au premier trimestre et que le second n'ait pas produit de quoi les payer, l'État se regarderait comme libéré, puisque les actionnaires auraient touché ces 4 0/0.

L'assemblée passe ensuite à l'examen des comptes de l'exercice 1853 qui se soldent par fr. 1,487,309 20 c.

Sur lesquels on a déjà payé les intérêts du premier semestre 1853, soit. 350,000

Reste net fr. 1,137,310 20 c.

qui permettent de donner comme dividende la somme de 16 fr., qui, ajoutés aux 5 fr. déjà distribués, portent à 21 fr. le dividende de l'année, soit environ 8,40 0/0 des versements effectués.

L'assemblée approuve les comptes et la fixation du dividende.

Et elle autorise la conversion des obligations anciennes de la Compagnie de Versailles (rive droite).

(Voir pour le texte du rapport page 209.)

G. Lenoir.

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

L'assemblée générale semestrielle des actionnaires de la Compagnie du Havre s'est réunie, le 30 mars dernier, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, sous la présidence de M. Ch. Laffitte, président du Conseil d'administration. Les actionnaires présents étaient au nombre de 213, représentant 14,950 actions.

Le rapport lu à l'assemblée par M. Thibaudeau, conseil de la Compagnie, se divise en deux parties : la première expose la situation financière de la Compagnie et les résultats de l'exploitation du dernier exercice ; la seconde présente et développe la proposition de modification des art. 19, 20 et 21 des statuts qui règlent l'amortissement du capital social.

Il résulte des comptes du semestre, que les recettes de l'exploitation se sont élevées à 2,533,210 52

et les charges et dépenses à 1,871,041 14

ce qui laisse un bénéfice de 682,169 38

Ce bénéfice, joint à celui du premier semestre, représente, déduction faite du prélèvement pour l'amortissement, et de celui reservé aux administrateurs de la Compagnie et à ses fondateurs, un solde disponible qui permet d'attribuer à chaque action un revenu total de 30 fr. pour l'année.

Sur cette somme, il a déjà été distribué pour le premier semestre 18 fr. par action ; il reste donc à répartir, pour le second semestre, 12 fr. — qui seront payés à la caisse de la Compagnie à dater du 3 avril courant.

Quant au prélèvement de 200,000 fr. fait pour l'amortissement, la partie qui doit en revenir aux actionnaires leur sera distribuée lorsque le mode d'amortissement en vertu duquel ce prélèvement a eu lieu sera remplacé par les propositions qui ont été soumises à l'assemblée, et dont l'approbation va être immédiatement demandée au gouvernement.

Ces modifications, ainsi que nous l'avons déjà expliqué dans un de nos derniers numéros, consistent à substituer à la charge annuelle de 200,000 fr., qui peserait 40 ans au moins sur les produits nets de l'entreprise, un prélèvement fixe de 15,500 fr., augmenté chaque année de l'intérêt à 5 0/0 des actions amorties. Ce prélèvement, appliqué pendant toute la durée de la concession, suffit à l'entier remboursement du capital. Un tirage annuel désigne les actions qui doivent être remboursées, et le titulaire de ces actions, en recevant 500 fr. en numéraire, reçoit en même temps un titre nouveau, dit de jouissance, qui confère pour les bénéfices excédant l'intérêt à 5 0/0, les mêmes droits que les actions non amorties.

Ce système, d'ailleurs, est adopté par toutes les Compagnies de chemins de fer de formation récente, et consacré par le Conseil d'État ; les Compagnies anciennes, dont le mode d'amortissement se rapprochait de celui qui régit actuellement la Compagnie du Havre, et dont elle demande la modification, se sont empressées de l'abandonner pour adopter le système des Compagnies nouvelles. Ainsi, ce que la Compagnie du Havre réclame pour l'amortissement de son capital, c'est tout simplement de rentrer dans le droit commun.

L'assemblée a, du reste, approuvé à l'unanimité cette proposition, ainsi que le rapport et les comptes du semestre.

(Voir pour le texte du rapport page 212.)

G. Lenoir.

## Chemin de fer d'Orléans.

*Assemblée générale annuelle du 30 mars 1854.*

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans s'est réunie le 30 courant, au siége central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11.

Cette assemblée était appelée à délibérer sur la reddition des comptes, la fixation du solde du dividende de l'exercice 1853, et sur la modification de l'article des statuts relatif à la participation des employés dans le bénéfice de la Compagnie.

Aux termes de l'art. 47 de ces mêmes statuts, cette dernière proposition ne pouvait être adoptée que dans une réunion représentant le cinquième au moins du fonds social, soit 60,000 actions.

Plus de 1,200 actionnaires, porteurs de 83,000 actions environ, étaient présents à cette réunion.

L'assemblée a d'abord entendu le rapport de MM. les commissaires sur les comptes tant de premier établissement que d'exploitation, jusques et y compris l'exercice 1852, et en a approuvé unanimement les conclusions.

Il a été ensuite donné lecture du rapport du Conseil d'administration, qui, selon la méthode habituelle de la Compagnie, se divise en trois chapitres :

Le premier chapitre traite de la situation financière et du compte de premier établissement et de l'état actuel des travaux ;

Le second fait connaître les principaux faits qui se rattachent à l'exploitation de la Compagnie ;

Pour le troisième chapitre sont réservées les questions relatives à l'administration générale de la Compagnie.

Ce document, qui renferme les développements les plus étendus et qui se ressent de l'importance qu'ont prise toutes les affaires de la Compagnie, a été écouté avec l'attention la plus soutenue et accueilli avec des marques unanimes de satisfaction.

Un actionnaire ayant demandé des explications sur la cause des retards qu'éprouve la pose de la seconde voie sur quelques parties de la section d'Orléans à Bordeaux, M. le directeur a rappelé les efforts persévérants de la Compagnie pour accélérer la pose de cette seconde voie sur les 312 kilomètres qui séparent Tours de Libourne. Le Conseil espérait que cette lacune serait comblée au mois de juillet prochain. Ces espérances ont été déçues sur ce point par les mêmes causes qui avaient entravé la pose des voies des chemins du Centre, c'est-à-dire le défaut de rails et de coussinets. La seconde voie a été établie sur 79 kilomètres entre Angoulême et Couhé-Vérac ; mais depuis deux mois les travaux de pose ont dû être suspendus faute de matériaux. Des bateaux contenant des rails pour une longueur de 48 kilomètres sont restés arrêtés sur différents points des voies navigables par suite de l'insuffisance de hauteur des eaux. M. le directeur ajoute que malgré ce retard, qu'il n'a pas été au pouvoir de la Compagnie de prévenir, la section de Poitiers à Angoulême aura, sur un parcours de 113 kilomètres, ses deux voies posées dans la première quinzaine d'avril, et il exprime l'espoir de voir, à la fin d'octobre, la seconde voie complétée sur tout le parcours, si les usines exécutent les engagements qu'elles ont pris envers M. Mackensie, et terminent leurs livraisons en juillet.

Du reste, dit en terminant M. le directeur, la Compagnie a pris toutes ses mesures pour établir de larges garages tant au delà d'An

Digitized by Google

goulême qu'en deçà de Poitiers, ce qui lui permettra d'éviter, dès le mois de juin, la plupart des difficultés contre lesquelles elle a eu à lutter l'an dernier.

Après ces explications, qui ont reçu l'assentiment de l'assemblée, il a été procédé au vote successif sur les diverses propositions du Conseil d'administration.

L'assemblée, à l'unanimité, a ratifié les acquisitions de l'hôtel de Padoue et de la nu-propriété des terrains en dépendant, et donné au Conseil tous pouvoirs à l'effet de disposer des dépendances do l'hôtel et de les utiliser ainsi qu'il avisera.

Elle a fixé le produit net de l'exercice 1853 à 62 fr. 10 c. par action.

Une somme de 30 fr. par action ayant déjà été payée à titre d'intérêt et d'à-compte sur le dividende, le solde restant à payer se trouve fixé à 32 fr. 10 c.

L'assemblée, avec la même unanimité, a, conformément aux propositions du Conseil, décidé que la répartition des 15 0/0 en faveur des employés de la Compagnie ne commencerait qu'après qu'il aurait été attribué à chaque action, outre les autres prélèvements prévus par l'art. 52 des statuts, une somme totale de 40 fr., au lieu de 25 fr., fixés par cet article;

Que lorsque, par application de cette disposition nouvelle, il aurait été attribué une somme totale de 70 fr. à chaque action, le prélèvement à effectuer sur les produits nets excédants, en faveur des employés, serait réduit à 10 0/0 ;

Enfin que, lorsqu'il aurait été attribué à chaque action une somme totale de 80 fr., le prélèvement à effectuer sur les produits nets excédants, serait réduit à 5 0/0.

L'assemblée a ensuite réélu, à l'unanimité, les cinq administrateurs dont le mandat expirait cette année, co sont :

MM. de Gascq, président à la Cour des comptes ;
Général comte de Ségur ;
Bourlon ;
Dufeu ;
Gladstone.

(Voir pour le texte du rapport, page 215.)

C. Devina.

---

## Chemin de fer de Lyon à Genève.

Nous avons publié dernièrement, d'après un journal suisse, les détails de la cérémonie d'ouverture du commencement des travaux du chemin de fer de Lyon à Genève sur le territoire helvétique ; nous sommes en mesure aujourd'hui de donner des renseignements authentiques sur les divers marchés passés par la Compagnie pour l'exécution de ses travaux sur le territoire français.

PREMIER TRAITÉ. — *Section de Lyon à Bourg.* — La Compagnie s'est réservé, pour cette section, la fourniture des terrains et cello des rails. Tous les travaux d'art et de terrassement, ainsi que la pose de la voie, seront exécutés à forfait par la maison Fox et Henderson, les constructeurs du Palais de Cristal, de Londres.

La section a 75 kilomètres de longueur totale. Les terrassements et les travaux d'art doivent être faits pour deux voies sur toute l'étendue; mais la double voie ne sera posée, quant à présent, aux termes du cahier des charges, qu'entre Lyon et Ambérieu, soit sur 60 kilomètres.

Le prix du forfait est de 77,000 fr. par kilomètre pour toute la section, soit ensemble 5,775,000 fr. Les entrepreneurs se sont engagés à livrer le chemin en état d'être exploité pour le 1er juillet 1855.

DEUXIÈME TRAITÉ. — *Souterrain de Bellegarde.* — Une seconde convention a été passée avec MM. Parent et Brassey, pour le percement d'un souterrain de 3,900 mètres, à la sortie de Bellegarde.

Le prix est de 1,850 fr. par mètre ; soit ensemble : 7,215,000 fr. — La durée de l'exécution a été fixée à trois ans.

SITUATION FINANCIÈRE. — En attendant l'assemblée générale, nous pouvons dire que la Compagnie générale a en caisse 16,000,000 f.; soit 200 fr. par action. Elle ne compte point faire d'appel de fonds cette année, et peut même, si les circonstances ne redeviennent pas favorables, se dispenser d'en faire jusqu'au début de son exploitation, au milieu de l'année prochaine, époque à laquelle elle aura reçu de l'Etat un tiers de la subvention, soit 5,000,000 fr.

Ainsi, la Compagnie de Lyon à Genève peut construire et exploiter 75 kilomètres sans rien demander à ses actionnaires au delà de co qu'ils ont déjà versé, et sans interrompre la construction de son principal ouvrage d'art.

Elle a pour le reste de ses travaux des soumissions très-avantageuses, dont une sage prudence lui fait différer l'acceptation.

A. Blaise (des Vosges).

---

## Les chemins de fer et les maîtres de forges.

Dans notre numéro du 18 février dernier nous avons appelé l'attention sur les dommages causés à l'intérêt public par l'impuissance des forges françaises à livrer, dans les délais convenus, les rails commandés depuis longtemps pour les chemins de fer en construction.

Le 9 mars suivant, *le Journal des Débats*, poursuivant avec conrage et autorité la campagne qu'il a entreprise pour la réforme de nos tarifs de douane, a pris texte des faits publiés par nous pour présenter de nouvelles observations à l'appui de cette réforme.

Il parait que les conclusions du *Journal des Débats*, pas plus que notre simple exposé, n'ont été du goût de MM. les maîtres de forges. Se faisant représenter pour les besoins de leur cause par le président de leur Comité, ils ont essayé de répondre par une série de négations aux faits précis articulés par nous. *Le Journal des Débats* a répondu comme il sait le faire au plaidoyer des maîtres de forges, et a prouvé jusqu'à la dernière évidence que, loin que les forges françaises *aient suffi jusqu'à ce jour à tous* les besoins de la consommation, elles étaient en ce moment en retard de 45,000 tonnes sur les livraisons à faire suivant contrat à nos diverses Compagnies de chemins de fer.

Si nous sommes bien informés, et nous avons tout lieu de le croire, le chiffre de 45,000 tonnes serait officiel et résulterait d'une enquête administrative faite auprès des Compagnies. Nous n'aurions donc rien à ajouter à la réponse péremptoire du *Journal des Débats*, si quelques faits particuliers, dont nous tenons à maintenir l'exactitude, n'avaient été spécialement contestés par l'organe des maîtres de forges.

Dans sa lettre du 13 mars, l'honorable président du Comité affirme que la condamnation d'une forge à de forts dommages-intérêts au profit d'une Compagnie de chemin de fer, condamnation annoncée par nous, n'a aucune réalité.

Nous en demandons bien pardon au Comité des forges et à son président, mais leur religion a été surprise. Une sentence arbitrale, rendue au profit d'une grande Compagnie, a condamné l'un de nos plus importants établissements métallurgiques de l'est à des dommages-intérêts, calculés à tant par chaque jour de retard apporté à des livraisons exigibles depuis plusieurs mois. Le montant de l'indemnité à calculer sur cette base ne se serait sans doute pas élevé à la somme de 500,000 fr.; mais ce chiffre pouvait être atteint par suite d'une action nouvelle introduite par la Compagnie contre son fournisseur, afin d'être autorisée à commander ailleurs, aux risques et périls du retardataire, les quantités de rails restant à livrer.

L'issue de cette seconde instance n'étant pas douteuse, le fournisseur dont il s'agit entra en arrangement avec la Compagnie, se soumit pour le passé aux conclusions de la sentence arbitrale, convint de nouveaux termes de livraisons très-rapprochés, et reconnut à la Compagnie, par cette transaction, le droit de se fournir ailleurs en cas de nouveaux retards, se soumettant à en supporter toutes les conséquences.

Après avoir éclairé ainsi la religion du Comité sur la réalité du fait articulé par nous contre un de ses clients, il ne nous reste plus qu'à laisser la parole au *Journal des Débats* et au président du Comité.

Nous nous permettrons seulement d'inviter cet honorable industriel à rechercher dans sa mémoire, ou, à défaut, dans ses livres, s'il n'est pas lui-même coupable d'un retard de livraison pour quelques milliers de tonnes qu'il s'est engagé à fournir à une Compagnie, qui les attend avec la plus vive impatience.

Toute cette comédie des maîtres de forges,

Digitized by Google

cette prétention, non fondée, de suffire à tous les besoins, couvre tout simplement le calcul que voici : les demandes de la consommation s'étant fortement accrues et les prix ayant subi une hausse de près de 40 0/0, 31 fr. au lieu de 22 fr., les producteurs ont essayé de suspendre l'exécution des marchés contractés à de bas cours, pour profiter de la hausse en ne s'occupant que des nouvelles commandes. C'est ce calcul que les tribunaux ont mission de déjouer, que le gouvernement a le moyen de prévenir et qu'il était de notre devoir de signaler.

Voici la lettre du Comité et la répouse du *Journal des Débats*.

*P. S.* — La surabondance des matières urgentes, qui nous obligent à faire deux suppléments, nous force en même temps à renvoyer à la semaine prochaine le remarquable article du *Journal des Débats*

AD. BLAISE (des Vosges).

## AVIS AUX ACTIONNAIRES.

### Opérations courantes.

#### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

NORD. — Assemblée générale convoquée, pour le 29 avril 1854, à trois heures de relevée, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

Sur les comptes annuels de la Société, et sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Pour assister à l'assemblée générale, être possesseur de quarante actions au moins, et avoir déposé les titres et procurations à Paris, au siége de la Société, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez MM. N. M. Rothschild et fils, avant le 15 avril 1854.

PARIS A LYON. — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le jeudi 20 avril prochain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration et de statuer :

I. Sur les comptes annuels de la Société.

II. Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de la Roche à Auxerre.

III. Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Châlon-sur-Saône à Dôle;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Châlon et Besançon.

IV. Sur les modifications à introduire dans les statuts, comme conséquence des propositions ci-dessus indiquées et sur les moyens d'exécution.

V. Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Déposer quarante actions ou plus, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de dix heures à deux heures.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

STRASBOURG. — Assemblée le mercredi 26 avril, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures.

Déposer 40 actions (anciennes et nouvelles), rue et place de Strasbourg, du 1er au 12 avril, de 11 à 3 heures.

But de l'assemblée : Approbation des comptes de l'exercice 1853; nomination de deux membres du Conseil d'administration; approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl.

CAEN ET CHERBOURG. — Assemblée générale le samedi 29 avril à trois heures, 11, rue d'Amsterdam.

Déposer 20 actions avant le 12 avril, de dix à trois heures.

DIEPPE ET FÉCAMP. — Assemblée générale, le samedi 8 avril, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

Déposer vingt actions et les présenter, avant le 25 courant, de 10 à 3 heures.

LYON A GENÈVE. — Assemblée générale le 27 avril à quatre heures, rue Laffitte, 23.

Déposer 20 actions rue Laffitte, 23, à Paris, chez M. Pons, 2, Capel-Court, Londres, et chez M. Kohler, à Genève, huit jours avant la réunion.

ST-RAMBERT A GRENOBLE. — Assemblée générale ordinaire, convoquée pour le samedi 29 avril prochain, à trois heures précises, rue Saint-Georges, 50 (salle Sax).

Déposer vingt actions pour être membre de l'assemblée générale.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions de la Compagnie, seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

CHEMINS DU MIDI. — Assemblée générale le 27 avril, à trois heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Déposer 40 actions de dix à deux heures, 15, place Vendôme, au Crédit mobilier.

CENTRAL SUISSE. — Assemblée générale le jeudi 27 avril à neuf heures du matin, salle du Casino à Bâle. On retire les cartes d'admission, 18, rue Bergère, à Paris, chez M. Marcuard et Cᵉ.

MINES DE LA LOIRE. — L'assemblée est ajournée par suite des notifications du gouvernement, qui ont fait éprouver des retards inévitables dans les formalités. Le jour de la réunion sera ultérieurement indiqué.

COMPAGNIE DES EAUX. — Assemblée générale annuelle, le samedi 29 avril prochain, à midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration et pour délibérer extraordinairement sur des modifications à apporter à l'art. 5 et aux suivants des statuts.

Se présenter au siége de la Société, rue Basse-du-Rempart, 50, quinze jours avant celui fixé pour la réunion, c'est-à-dire au plus tard le 14 avril, afin de retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

MM. les actionnaires qui n'ont point encore échangé leurs titres provisoires, sont invités à le faire sans retard, afin de toucher les intérêts échus au 1er janvier dernier et de profiter du droit qui leur est conféré par l'art. 37 d'assister à l'assemblée.

VIEILLE-MONTAGNE. — Assemblée générale annuelle, le samedi 25 avril prochain, à midi, à Angleur près de Liége (Belgique).

Déposer 50/10e d'actions au moins.

Le dépôt des titres doit être fait, soit à la caisse de la direction de France, à Paris, rue Richer, 19, soit à celle de la direction de Belgique, à Angleur.

#### APPELS DE FONDS.

CHEMINS DE L'EST. — Appel de 150 fr. sur les actions nouvelles créées par suite du décret de concession du 17 août 1853, et en exécution des statuts de la Compagnie de l'Est, promulgués le 21 janvier 1854. Les versements seront reçus à la caisse de la Compagnie, à la gare, rue de Strasbourg, du 5 au 15 mai prochain, de dix heures à trois heures. Il sera fait à chaque action imputation de deux francs pour intérêts de six mois échus. A partir du 5 mai, les actions provisoires nominatives, libérées de 250 fr., seront échangées contre des titres au porteur. Dès le 15 mai, ces titres seront seuls admis à la négociation. Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Passé le 31 octobre, les actionnaires en retard seront soumis aux dispositions de l'art. 46 des statuts.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires les conventions faites, avec l'approbation de l'assemblée générale, entre la Compagnie de l'Est et la Société générale du Crédit mobilier, dans le but de faciliter les premiers versements sur les actions nouvelles.

OUEST. — Quatrième et dernier versement de 250 fr., à dater du 15 avril, sur les obligations émises le 26 juillet 1853.

L'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû depuis ce jour sur les versements non effectués avant le 1er mai.

La caisse sera ouverte de 10 à 3 heures, à la gare rue Saint-Lazare.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 25 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18; à Bâle, chez M. Marcuard et Cᵉ.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. — Tout porteur de promesse appartenant à la catégorie M est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr., complémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. le 9 mars ou 500 fr. avant le 9 mai prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et, notamment, il perdra le droit aux lots.

*Coupures de 100 fr.* — La division des lots est désormais appliquée aux coupures de 100 fr., qui auront droit à un dixième du lot attribué à l'obligation de 1,000 fr., comme pour les coupures de 500 fr., qui ont droit à la moitié du lot attribué à l'obligation.

Digitized by Google

On peut, en représentant les dix coupures du même numéro, échanger les coupures de 100 f. précédemment émises (avec l'attribution du lot entier au numéro de la coupure désigné par un tirage préliminaire entre les dix numéros qui composent l'obligation de 1,000 fr.) contre des coupures de 100 fr. à l'égard desquelles s'appliquera la division par dixième.

Un tirage spécial entre les dix numéros de coupures continuera à désigner, en ce qui concerne ces titres, le numéro de la coupure qui devra recueillir le lot entier attribué au numéro de l'obligation de 1,000 fr., sous lequel les dix coupures sont groupées.

Quant aux coupures d'obligations foncières de 100 francs à l'égard desquelles s'exerce la division des lots *par dixième*, elles auront droit, à chaque tirage des obligations du Crédit foncier de France, à

| | |
|---|---|
| Dix lots de. . . . . | 40,000 fr. |
| Vingt lots de. . . . | 5,000 |
| Dix lots de. . . . . | 2,000 |
| et Cinquante lots de. . | 500 |

En outre, chaque *coupure de cent francs*, sortie à ce tirage ou aux tirages postérieurs des obligations du Crédit foncier de France, sera remboursée à 120 fr.

Les tirages des obligations du Crédit foncier de France ont lieu tous les trois mois, les 22 mars, 22 juin, 22 décembre et 22 janvier de chaque année.

## SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

PARIS A ROUEN. — Souscription, rue d'Amsterdam, 11, à l'emprunt de 18 millions émis par la Compagnie.

Les obligations, émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1,250 fr., et produisent 50 fr. d'intérêts par an.

## PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

ORLÉANS. — Paiement à partir du 1er avril, 11, rue de la Chaussée d'Antin, du dividende 1853, y compris l'intérêt, fixé à 62 fr. 10 c., dont le solde restant à payer est de 32 fr. 10 c.

LYON. — MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 20 courant, de dix heures à deux heures.

OUEST. — A partir du 1er avril, paiement du coupon d'intérêt du 2e semestre 1853 et du dividende, total 16 fr. par action, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare.

MÉDITERRANÉE. — Emprunt de 60 millions 5 0/0.

Paiement du coupon d'intérêt de 12 fr. 50 le 1er avril, à Paris, rue Laffitte, 23.

Le dividende, 40 fr. pour l'exercice 1853, ainsi que les 6 fr. d'intérêts, échéant le 31 mars 1854, sont payés (ensemble 46 fr. par action), à partir du 1er avril, dans les bureaux de la Compagnie.

Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement de coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux.
A Marseille, à la gare.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — A partir du 5 avril prochain :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, 14;

2° A Londres, chez MM. Devaux et Ce.

Paiement du deuxième semestre d'intérêt à raison de 5 0/0 par an sur la somme de 200 fr. versée par action.

MINES DE LA LOIRE. — Dès le 16 avril, paiement du dividende de 22 fr., solde du dividende de 1853, rue de la Victoire, 44, de 10 à 2 heures; à Lyon, rue Lafont, 2.

Le coupon sera détaché après la bourse du 6 avril.

ANVERS A GAND. — Paiement du dividende de 1853, fixé à 13 fr., depuis le 15 mars, 34, rue de Provence.

## ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

ST-ÉTIENNE A LYON. — Depuis le 15 mars, les bureaux de l'Agence centrale sont transportés place Vendôme, 15 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, antérieures au 1er janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie, le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854.

Pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu, on est prié de retirer les bons de délivrance.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions, chez MM. Leroy, de Chabrol et Ce, banquiers, rue Lepelletier, 16, à partir du 27 mars, de dix à quatre heures.

## AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6 201 — 6,203—6,210—6,213—6,225 — 6,230 — 6,231 — 6,232—6,234—6,236—6,240 — 6,242 — 6,213 — 6,251—6,266—6,269—6,271 — 6,273 — 6,279 — 6,281—6,283—6,291—6,293 — 6,295 — 6,297 — 6,299, et celles de l'emprunt de 1847 portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015— 1,017 — 1,019—1,023—1,035—1,037—1,038—1,042 — 1,061—1,064—1,083, tirées le 24 février, sont remboursées depuis le 1er mars à 1,250 fr., rue d'Amsterdam, 11, de dix à trois heures.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. — Les numéros de 80 obligations de 1er ordre et des 40 obligations de 2e ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 28 mars 1854, sont remboursées au pair depuis le 1er avril, 15, place Vendôme.

1er ordre. — Série 49, n° 961 à 980 inclus. — Série 144, n° 2,861 à 2,880. — Série 25, n° 481 à 500. — Série 34, n° 661 à 680. En tout 80 obligations.

2e ordre. — Série 45, n° 881 à 900 inclus. — Série 6, n° 101 à 120. Total 40 obligations.

C. DEVINA.

## Recettes de la semaine.

| Lignes. | Recettes brutes. | Augment. s. 1853 Totale | 0/0. |
|---|---|---|---|
| | | | |
| **1re Catégorie (1).** | | | |
| ORLÉANS | 745,923 » | 123,099 | 19.9 |
| **2e Catégorie (2).** | | | |
| NORD | 714,217 » | 107,660 | 18.0 |
| HAVRE | 83,470 » | 8,540 | 11.3 |
| LYON | 406,973 » | 48,496 | 13.5 |
| STRASBOURG | 543,035 » | 120,188 | 28.4 |
| BALE | 67,372 » | 17,504 | 35.1 |
| OUEST | 116,586 » | 27,463 | 30.8 |
| MÉDITERRANÉE | 204,999 » | 57,210 | 38.7 |

| | Diminutions. 1853. Totale | 0/0. |
|---|---|---|
| ROUEN | 187,042 » | 15,331 | 7.2 |

## Hausse dans le cours du fret maritime.

Des renseignements datés de Londres (3 mars 1854) font connaître qu'il s'est déclaré une nouvelle tendance à la hausse dans le cours du fret maritime. On en connaît assez la cause générale (transports extraordinaires de grains), et il est probable, en outre, que le transport des approvisionnements et surtout des charbons destinés aux flottes de la Baltique et de la Méditerranée contribuera beaucoup aussi à maintenir les prix élevés du fret. On doit s'attendre enfin à ce que les matelots anglais, dont les services n'ont été à aucune époque aussi largement rémunérés, se montreront d'autant moins disposés à réduire leurs prétentions que la marine militaire réclame un accroissement considérable de personnel et se voit obligée, pour remplir ses cadres, de disputer à la marine marchande tous les sujets disponibles. Cette concurrence rend difficile et dispendieuse la formation des équipages de commerce, et réagit naturellement sur la condition des affrétements par suite des sacrifices qu'elle impose aux armateurs. Le tableau suivant donne le cours moyen du fret maritime et des assurances entre le port de Londres et les ports français au 1er janvier 1853 :

(1) Chemins exploitant des sections nouvelles.

(2) Chemins exploitant le même nombre de kilomètres.

Digitized by Google

***Prix des frets par navires étrangers.***

| Ports français. | Marchandises lourdes. Fret par tonneau de 1,016 kil. | Prime d'assurance. |
|---|---|---|
| | fr. fr. c. | |
| Dunkerque..... | De 10 à 12 25 | 2/5 0/0 |
| Le Havre..... | 10 — 12 25 | 2/5 — |
| Rouen..... | 15 — 18 75 | 3/5 — |
| Bordeaux et Bayon | » — 18 75 | 3/4 — |
| Marseille..... | 25 — 31 25 | 1 — |

| Ports français. | Marchandises d'encombrement. Fret par tonneau de 40 p. cub. anglais. | Prime d'assurance. |
|---|---|---|
| | fr. c. fr. | |
| Dunkerque..... | De 18 75 à 25 | » |
| Le Havre..... | 18 75 — 25 | » |
| Rouen..... | 18 75 — 25 | » |
| Bordeaux et Bayon | » » — 25 | » |
| Marseille..... | 31 25 | » |

## Emprunt des 250 millions.

### RAPPORT A L'EMPEREUR.

Paris, 28 mars 1854.

Sire,

Votre Majesté m'a autorisé à procéder par souscription publique à l'emprunt de 250 millions; et, du 14 au 25 mars, les registres ont été ouverts aux chefs-lieux des départements et des arrondissements de l'Empire.

Je viens rendre compte à Votre Majesté des résultats de la souscription.

La France a noblement répondu à la confiance de l'Empereur; et, dès le premier jour, au nombre, à l'empressement, à l'enthousiasme des souscripteurs, il a été manifeste que, pour eux, il ne s'agissait pas seulement du placement de leurs capitaux ou de leurs épargnes, et que, dans ce mouvement général qui embrassait tout le territoire de l'Empire, le sentiment patriotique avait une grande part. Dès le premier jour la souscription publique était devenue une souscription nationale.

98,000 souscripteurs se sont fait inscrire, et la souscription s'élève à 467 millions.

Dans ces chiffres ne sont pas encore compris l'Algérie et les derniers jours de quelques arrondissements éloignés. Ces derniers relevés figureront, avec les chiffres exacts de la souscription, dans un rapport ultérieur plus complet et plus détaillé, mais ils ne modifieront que très-légèrement les chiffres et surtout les proportions que je vais avoir l'honneur de mettre sous les yeux de Votre Majesté.

La somme de 467 millions se partage comme il suit entre Paris et les départements, entre la rente 4 1/2 et la rente 3 0/0 :

| | |
|---|---|
| Départements . . . . . | 253 millions. |
| Paris . . . . . | 214 — |
| | 467 millions. |
| Rente 3 0/0 . . . . . | 308 millions. |
| Rente 4 1/2 0/0 . . . . . | 159 — |
| | 467 millions. |

Les 98,000 suscripteurs se divisent de la manière suivante, entre les départements et Paris :

| | |
|---|---|
| Départements . . . . | 72,000 souscripteurs. |
| Paris . . . . . | 26,000 — |
| | 98,000 souscripteurs. |

Les souscriptions qui ne dépassent pas 50 fr. de rente sont au nombre de 60,000, et s'élèvent à 49 millions.

Ces chiffres n'ont pas besoin de commentaires; ils parlent d'eux-mêmes.

Les souscriptions ayant dépassé la somme de 250 millions, les demandes devront être réduites.

Au premier abord, cette réduction paraît regrettable, et l'on peut craindre qu'elle ne soit une contrariété et une gêne pour une partie des souscripteurs : mais il est facile de reconnaître que cet inconvénient n'est qu'apparent, et que, pour la plupart d'entre eux, il sera presque insensible.

Et d'abord, tous ceux dont la demande n'excède pas 50 fr. de rente ne subiront aucune réduction, conformément à l'art 6 de l'arrêté d'exécution, et ceux-là sont 60,000, c'est-à-dire qu'ils forment plus de la moitié du nombre total.

Puis, parmi ceux qui seront réduits et auxquels la portion de leur versement correspondante à la réduction devra être rendue, tous ceux dont le contingent n'excédera pas 1,000 fr. de rente pourront, aux termes des art. 4 et 6 du même arrêté, éviter tout remboursement et en affecter le montant au paiement, par anticipation et avec escompte, d'un ou plusieurs des termes ultérieurs.

La réduction que subiront les souscriptions plus élevées ne doit faire naître ni préoccupation ni regret, car elle s'appliquera à des souscripteurs dont les capitaux sont mobiles et qui en trouveront aisément l'emploi. Les sommes qu'elle laissera disponibles contribueront, d'ailleurs, par leur placement ultérieur, à affermir et relever le cours des effets publics.

Les souscriptions qui ne dépassent pas 50 fr. de rente s'élevant à 49 millions, il reste, après ce prélèvement, 201 millions à répartir entre les autres

Parmi ces dernières, il y a lieu de distinguer celles qui, peu supérieures à 50 fr., descendraient au-dessous de cette somme si elles subissaient la même réduction proportionnelle que les autres. A celles-là il convient, et il est tout à fait conforme à l'esprit de la souscription, d'accorder le minimum de 50 fr. de rente. Elles prendront ainsi un capital de 15 millions.

De cette sorte, il restera 186 millions à répartir entre les autres souscriptions, et comme elles sont ensemble de 392 millions, la réduction à opérer sera de 52 0/0 environ, c'est-à-dire que chacune d'elles sera réduite à un peu moins de moitié.

Les derniers relevés qui ne sont pas encore arrivés au ministère des finances n'apporteront aucune modification sensible à cette proportion.

Les réductions à faire s'opéreront par nombres ronds de 10 fr. jusqu'à 1,000 fr. de rente; au delà elles s'opéreront par nombres ronds de 50 fr.

Les travaux relatifs à cette réduction et à la confection des certificats individuels se font avec la plus grande rapidité et sans perdre un instant, de sorte que, dans très-peu de jours, tout souscripteur pourra, à la caisse où il a versé, échanger son récépissé provisoire contre un certificat d'emprunt et recevoir le remboursement partiel qui lui est dû.

Ainsi composé de rente 3 0/0 et de rente 4 1/2; ainsi réparti entre les départements et Paris, les départements en ayant la plus grande part; ainsi divisé entre 100,000 rentiers, l'emprunt sera dès le premier jour en grande partie classé; il sera, sauf quelques exceptions, dans les mains où il doit rester comme placement sérieux et permanent; et se trouvera, par suite, dans les conditions les meilleures pour les souscripteurs eux-mêmes comme pour le crédit public.

Votre Majesté s'applaudira, je l'espère, d'avoir accordé son assentiment aux propositions que j'ai eu l'honneur de lui soumettre pour l'adoption et l'exécution de cette importante mesure. Cette heureuse innovation a déjà produit deux grands résultats : par l'appel direct aux petits capitaux, elle a élargi et consolidé la base de notre crédit public; et, ce qui est bien plus précieux encore, elle a donné à la France l'occasion et le moyen de manifester, de la manière la plus éclatante et la plus irrécusable, sa volonté, sa force, sa confiance dans le souverain qu'elle s'est donné, et son énergique adhésion à la politique qu'il suit dans les grandes circonstances où l'Europe vient d'entrer.

Je suis avec le plus profond respect,

Sire,

de Votre Majesté,

le très-humble et très-obéissant serviteur,

*Le ministre des finances,*

BINEAU.

## Chemin de fer d'Orléans.

MM. les Actionnaires sont informés que l'assemblée générale du 30 mars 1854 a fixé le produit net de l'exercice 1853 (y compris l'intérêt), à la somme de 62 fr. 10 c. par action, dont le solde restant à payer est de 32 fr. 10 c.

Cette somme de 32 fr. 10 c. par action sera payée à la caisse centrale de la Compagnie, rue de la Chaussée d'Antin, 11, à partir du 1er avril.

## AVIS A NOS ABONNÉS.

MM. les Abonnés dont l'abonnement expire au 31 mars sont priés, dans le but d'éviter des retards ou des difficultés dans le service, de faire connaître le plus tôt possible leur intention de renouveler, cette échéance considérable.

Tout abonné pour un an reçoit comme prime, sur la présentation de sa quittance, une magnifique carte coloriée des chemins de fer d'Europe. Cette carte, vu son grand format, ne peut être expédiée à MM. les Abonnés; elle doit donc être prise dans nos bureaux.

On trouve dans nos bureaux la collection de 1853, brochée.

Digitized by Google

## COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE PARIS A ROUEN.

# COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION

**pendant les années 1852 et 1853.**

### RECETTES.

| | 1852 | 1853 | AUGMENTATION sur l'année 1852. | DIMINUTION sur l'année 1852. |
|---|---|---|---|---|
| | Voyageurs | Voyageurs. | Voyageurs. | |
| SERVICE DE LA GRANDE VITESSE. | 972,291 » | 1,047,958 » | 65,691 » | » » |
| | — | — | — | — |
| Voyageurs | 4,763,150 35 | 5,094,392 50 | 331,233 15 | » » |
| Recettes supplémentaires | 33,841 80 | 39,293 90 | 4,452 10 | » » |
| Bagages (excédant) | 181,274 40 | 195,4 4 25 | 14,139 85 | » » |
| Marchandises | 710,500 80 | 834,170 20 | 123,669 40 | » » |
| Voitures et bestiaux | 48 210 75 | 46,941 30 | » » | 1,269 45 |
| Trains spéciaux | 30,645 35 | 27,052 30 | » » | 3,593 05 |
| Service de la poste | 204,307 80 | 204,307 80 | » » | » » |
| Factage et magasinage | 2,020 45 | 15,903 05 | 13,882 60 | » » |
| Total de la grande vitesse | 5,977,020 70 | 6,450,225 30 | 484,367 10 | 1,862 50 |
| A déduire | ..... | ..... | 1,862 50 | » » |
| Reste | ..... | ..... | 479,504 60 | » » |
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | |
| SERVICE DE LA PETITE VITESSE. | 316,975 » | 451,683 » | 101,708 » | » » |
| | — | — | — | — |
| Marchandises | 3,669,270 40 | 4,512,656 50 | 843,386 10 | » » |
| Voitures et bestiaux | 88,664 00 | 101,974 60 | 16,309 70 | » » |
| Magasinage | 15,985 55 | 26,903 45 | 10,917 90 | » » |
| Total de la petite vitesse | 3,773,920 85 | 4,644,551 55 | 870,633 70 | » » |
| RECETTES DIVERSES. | | | | |
| Intérêts des fonds disponibles, et intérêts divers | 248,192 55 | 240,297 04 | » » | 8,495 61 |
| Loyers. — Recettes diverses | 149,726 25 | 332,572 43 | 182,846 18 | » » |
| Total des recettes diverses | 398,518 90 | 572 869 47 | 182,846 18 | 8,495 61 |
| A déduire | ..... | ..... | 8,495 61 | » » |
| Reste | ..... | ..... | 174,350 57 | » » |
| Total général des recettes | 10,149,460 45 | 11,673,949 32 | 1,537,91698 | 13,358 11 |
| A déduire | ..... | ..... | 13,358 11 | » » |
| Reste | ..... | ..... | 1 524,48887 | » » |

### DÉPENSES.

| CHARGES DE L'EXPLOITATION. | 1852 | 1853 | AUGMENTATION sur l'année 1852. | DIMIN UT ON sur l'année 1852. |
|---|---|---|---|---|
| Intérêts et remboursement des prêts de l'État | 1,026,188 13 | 1,026,189 22 | » 09 | » » |
| Intérêts et remboursement des emprunts | 727,347 50 | 726,071 » | » » | 1,276 50 |
| Péage à la Compagnie de Saint Germain | 691,142 60 | 785,006 60 | 93,864 » | » » |
| Loyers | 39,446 25 | 39,504 57 | 58 32 | » » |
| Total des charges de l'exploitation | 2,484,124 48 | 2,576,770 39 | 93,922 41 | 1,276 50 |
| A déduire | ..... | ..... | 1,276 50 | |
| Reste | ..... | ..... | 92,645 91 | » » |
| IMPOTS ET SURVEILLANCE DE L'ÉTAT. | | | | |
| Impôt du dixième | 170,086 58 | 180,543 28 | 10,456 70 | » » |
| Droit de licence et permis | 912 61 | 2,324 75 | 1,1 2 14 | » » |
| Contributions et patentes | 23 539 36 | 25,791 27 | 2,251 91 | » » |
| Frais de police et de surveillance | 12,000 » | 15,000 » | 3,000 » | » » |
| Total des impôts et frais de surveillance de l'État | 206,538 55 | 223,659 30 | 17,120 75 | » » |
| DÉPENSES PROPREMENT DITES DE L'EXPLOITATION. | | | | |
| Personnel | 811,556 55 | 933,524 77 | 91,968 22 | » » |
| Entretien de la voie, des terrassem. et trav. d'art | 263,394 55 | 275,883 47 | 12,488 92 | » » |
| Entret en des bâtiments | 40,142 87 | 57,822 68 | 12,679 81 | » » |
| Traction | 1,497,839 83 | 1,701,036 61 | 203,196 78 | » » |
| Entretien du matériel roulant | 390,877 09 | 473,698 21 | 73,821 12 | » » |
| Entretien du petit matériel et du mobilier | 35,039 61 | 46,125 35 | 11 085 71 | » » |
| Eclairage | 63,936 96 | 64,793 21 | 856 25 | » » |
| Chauffage | 13,167 33 | 15,254 52 | 2,087 19 | » » |
| Imprimerie | 36 818 74 | 41,892 06 | 5,053 32 | » » |
| Papeterie | 10,594 18 | 13 014 85 | 2,420 67 | » » |
| Habillement et équipement | 24,842 87 | 26,103 71 | 1,560 84 | » » |
| Frais et articles divers | 3,835 09 | 7,575 90 | 3,740 81 | » » |
| Subventions | 122,223 35 | 155,782 35 | 33,559 » | » » |
| Détaxes | 16,807 35 | 17,238 20 | 370 85 | » » |
| Indemnités pour perte d'effets et avaries | 15,124 48 | 18,081 55 | 2,957 07 | » » |
| Assurances | 30,670 17 | 31 052 07 | 381 90 | » » |
| Frais judiciaires | 17,696 66 | 14,806 02 | » » | 2,890 64 |
| Frais généraux | 33,577 01 | 63,457 39 | 29 880 35 | » » |
| Caisse de prévoyance | 22,025 63 | 22,9 9 95 | 974 32 | » » |
| Total des dépenses proprem. dites de l'exploitat. | 3,489,250 38 | 3,978,142 87 | 192,083 13 | 2,890 64 |
| A déduire | ..... | ..... | 2,890 64 | » » |
| Reste | ..... | ..... | 189,192 49 | » » |
| Total gén. des charges, impôts et dép. de l'expl. | 6,179,913 41 | 6,778,572 56 | 603,126 29 | 4,167 14 |
| A déduire | ..... | ..... | 4,167 14 | » » |
| Reste | ..... | ..... | 598,959 15 | » » |

Digitized by Google

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

RAPPORT A L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

*Du 25 mars 1854.*

Messieurs,

Le compte que nous avons à vous rendre pour l'exercice 1854 peut se réduire pour cette fois à un exposé sommaire des travaux accomplis et des résultats obtenus pendant cet exercice; au point où nous sommes parvenus, les faits parlent assez haut, ils justifient assez nos prévisions antérieures pour que nous puissions nous abstenir de développements et de commentaires.

Nous suivrons dans cet exposé le même ordre que dans notre précédent rapport. — La première partie comprendra tout ce qui se rapporte aux travaux en cours d'exécution, et la seconde tout ce qui concerne l'exploitation du réseau actuellement en activité; nous terminerons en vous présentant le compte général de l'exercice 1853, d'après lequel vous aurez à régler le chiffre du dividende applicable à cet exercice.

### § 1er.

### *Chemin de fer de Lyon à Avignon.*

Les travaux du chemin de fer de Lyon à Avignon ont été conduits avec toute l'activité que présageaient les mesures énergiques annoncées dans notre précédent rapport, et les résultats obtenus confirment et dépassent même nos prévisions.

Vous pouvez, dès à présent, considérer la section d'Avignon à Valence comme achevée; une voie en fer continue est déjà posée entre Avignon et Montélimart sur 81 kilomètres de longueur; les travaux s'achèvent entre Montélimart et Valence. Tout présage donc que, ainsi que nous vous l'avions fait espérer, cette section sera, dès le 1er mai prochain, en état d'être livrée à l'exploitation; et comme l'ouverture du chemin de fer de Chalon à Lyon doit avoir lieu dans le courant de mai, nous nous concerterons avec la Compagnie de Paris à Lyon pour fixer, s'il est possible, au même jour l'ouverture de ces deux sections de la ligne de Paris à la Méditerranée.

A cette époque, il ne restera, pour compléter l'établissement de la ligne et de toutes ses dépendances, entre Avignon et Valence, qu'à achever les clôtures et quelques accessoires des stations.

Les travaux de la section de Valence à Lyon, bien que commencés plus tard, ont été conduits avec la même énergie. Sauf l'embranchement de Givors, dont le projet est en ce moment soumis à l'examen de l'administration supérieure, le tracé et la plupart des projets de détail sont approuvés; la presque totalité des terrains est acquise; les travaux d'art et de terrassements sont entrepris sur toute la ligne et, sur beaucoup de points, déjà très-avancés, ainsi que vous pouvez en juger par l'aperçu suivant, qui présente la situation des ouvrages principaux :

*Viaduc de l'Isère.* — Quatre arches en fonte de 36 mètres. — Maçonnerie terminée, à l'exception de quelques assises de la culée de gauche et des couronnements des piles. — La pose des arches commencera avant le 1er juin.

*Viaduc de Saint-Vallier.* — Une arche de 30 mètres et douze arches de 6 mètres. — On construit les voûtes. Ce viaduc serait achevé si les travaux n'avaient été ralentis par les froids.

*Souterrain de Serves.* — Longueur totale, 374 mètres. — Ouvert sur 180 mètres.

*Souterrain des Roches.* — Longueur totale, 177 mètres. — Ouvert sur toute son étendue.

*Souterrain de Vienne.* — Longueur totale, 875 mètres. — Ouvert sur 650 mètres.

*Souterrain de la Bâtie.* — Longueur totale, 200 mètres. — Ouvert sur 131 mètres.

*Viaduc de Vienne.* — Cinq arches de 8 mètres et vingt de 6 mètres. — Fondé entièrement; piles en construction.

*Viaduc du Rhône, à Lyon.* — Cinq arches en fonte de 40 mètres. — Entièrement fondé et élevé de plusieurs assises au-dessus de l'étiage.

L'exécution marche donc de la manière la plus satisfaisante; et si la fourniture du matériel de la voie avait suivi l'impulsion imprimée aux travaux, il eût été possible de devancer de beaucoup le terme assigné par le cahier des charges pour l'achèvement de la ligne entière. Mais les engagements pris par les maîtres de forges chargés de cette fourniture ne leur ont pas permis, bien qu'ils n'aient rien négligé pour cela, d'avancer, autant que nous l'aurions désiré, les époques de livraison fixées par leurs marchés respectifs, et il en est résulté, dans la conduite des travaux, un ralentissement que nous regrettons.

Cependant nous ne doutons en aucune façon que, conformément à nos prévisions de l'année dernière, l'époque fixée par le cahier des charges pour l'ouverture de la ligne ne soit devancée de quelques mois, et, à moins d'obstacles imprévus, vous pouvez compter que la mise en exploitation de la section de Valence à Lyon pourra avoir lieu avant la fin de l'exercice 1854. Nous attachons d'autant plus de prix à hâter, autant qu'il dépendra de nous, l'ouverture de la ligne entière, que c'est seulement à dater de cette ouverture que l'activité commerciale de notre réseau pourra se développer d'une manière complète; — l'ouverture partielle d'Avignon à Valence devant surtout exercer son influence sur le mouvement des voyageurs et de la grande vitesse.

Les dépenses faites pour l'exécution du chemin de fer de Lyon à Avignon, au 31 décembre 1853, s'élèvent au chiffre total de 38,262,621 fr. 58 c., et se répartissent comme il suit :

| | DÉPENSES. | | |
|---|---|---|---|
| | en 1852. | en 1853. | Totales au 31 décembre 1853. |
| Frais d'études antérieures à la constitution de la Société, | 340,017 62 | » | 340,017 62 |
| Ingénieurs et employés des travaux et du matériel, | 187,433 84 | 492,038 26 | 679,472 10 |
| Frais de bureaux et frais divers des travaux, | 76,104 05 | 71,016 92 | 147,120 97 |
| Terrassements, ouvrages d'art, ballastage, | 1,623,079 71 | 15,953,366 90 | 17,576,446 61 |
| Indemnités et dommages divers, | 763,263 76 | 11,464,324 72 | 12,227,586 48 |
| Stations, ateliers, maisons de garde, | » | 945,818 07 | 945,818 07 |
| Voie en fer et dépendances, et matériel de la voie en approvisionnement, | 530,657 83 | 5,784,273 05 | 6,314,930 88 |
| Frais préparatoires de l'exploitation, | » | 31,226 85 | 31,226 85 |
| Totaux, | 3,520,556 81 | 34,742,064 77 | 38,262,621 58 |

### II.

### *Embranchement d'Aix.*

Le projet de l'embranchement d'Aix, adressé le 23 août dernier à M. le ministre des travaux publics, a été approuvé tout récemment. On s'occupe d'organiser les acquisitions de terrain, et l'exécution des travaux pourra être commencée incessamment.

Les dépenses faites jusqu'à ce jour pour cet embranchement s'élèvent en totalité à la somme de 61,099 59
dont, pour l'exercice 1853, 54,398 21

### III.

### *Embranchement de Toulon.*

Par dépêche en date du 22 juillet 1853, M. le ministre des travaux publics a porté à la connaissance du Conseil d'administration le chiffre de l'estimation arrêtée par le Conseil des ponts et chaussées pour les travaux de cet embranchement, que la loi du 8 juillet 1852 met à la charge de l'Etat. L'examen attentif et détaillé que les ingénieurs de la Compagnie ont fait du projet, les a amenés à présenter plusieurs modifications importantes au tracé proposé. Ces modifications sont en ce moment l'objet d'une nouvelle étude de la part des ingénieurs de l'Etat, et nous comptons que, soit que la Compagnie se charge de l'exécution, soit que l'Etat exécute par lui-même, les travaux pourront être commencés prochainement.

Les dépenses faites pour l'étude de cet embranchement ne s'élèvent qu'à 5,021 fr. 10 c. Mais, conformément à l'art. 8 de la convention annexée à la loi du 8 juillet 1852, il a été versé au Trésor public, en 1853, une somme totale de 3,233,333 fr. 32 c. à valoir sur la subvention de 9,700,000 fr. mise à la charge de la Compagnie par cette convention.

### IV.

### *Chemin de fer de Marseille à Avignon.*

Les dépenses restant à faire sur cette ligne au moment de notre prise de possession ont été évaluées, dans notre précédent rapport, à 2,474,257 97

Sur lesquels nous avons dépensé jusqu'à ce jour, 1,165,123 67
qui se répartissent comme il suit :

Digitized by Google

| | 1852. | 1853. | Total. |
|---|---|---|---|
| Ingénieurs et employés des travaux et frais généraux antérieurs à la fusion, | 63,079 21 | 19,449 02 | 82,528 23 |
| Indemnités, dommages divers, | 174,135 19 | 31,311 21 | 205,446 40 |
| Terrassements ouvrages d'art, ballastage, | 113,874 » | 354,080 83 | 467,954 83 |
| Stations, ateliers, maisons de gardes, | 71,370 49 | 136,288 40 | 207,658 89 |
| Voie en fer et dépendances, et matériel de la voie, | 39,457 48 | 137,328 66 | 176,786 14 |
| Clôtures et plantations, | 12,341 60 | 6,049 15 | 18,390 75 |
| Télégraphes, | » | 6,358 43 | 6,358 43 |
| | 474,257 97 | 690,865 70 | 1,165,123 67 |

Les 690,865 fr. 70 c., dépensés en 1853, ont été appliqués, savoir :

| | |
|---|---|
| Embranchement de la Joliette, | 387,039 69 |
| Stations, et principalement celle de Marseille, | 136,288 40 |
| Extension des voies en fer, | 63,283 16 |
| Divers travaux, | 79,436 02 |
| Règlement de créances arriérées pour indemnités, | 24,818 43 |
| Total pareil, | 690,865 70 |

Quelques tranchées à consolider, diverses additions aux stations, l'achèvement des clôtures, certains travaux spéciaux pour la défense contre la Durance et pour l'écoulement des chambres d'emprunt, voilà tout ce qui reste à faire sur la ligne principale.

Quant à l'embranchement de la Joliette, les travaux d'art et de terrassement sont à peu près achevés; il reste à mettre en place la voie en fer et à construire les bâtiments de la station.

Nous n'avons rien à changer aux prévisions de notre précédent rapport, soit sur les dépenses restant à faire sur le chemin de fer de Marseille à Avignon, soit sur la liquidation de l'actif de cette ligne. Les dépenses ne dépasseront pas l'estimation que nous en avons faite; et, sauf la créance sur l'Etat, qui fait, ainsi que nous vous l'avons expliqué l'année dernière, l'objet d'un litige, la presque totalité de l'actif se trouve aujourd'hui réalisée.

V.

*Lignes de la rive droite du Rhône.*

Ceux des travaux mis par la loi du 8 juillet 1852 à la charge de la Compagnie, qui intéressaient la sécurité de la circulation et le développement du trafic, ont pour la plupart été exécutés dans le courant de 1852 et de 1853.

La dépense faite jusqu'à ce jour sur le réseau de la rive droite s'élève à la somme de, 234,482 86

Cette somme se répartit comme il suit :

| | 1852. | 1853. | Total. |
|---|---|---|---|
| Indemnités, dommages divers, | » | 1,419 55 | 1,419 55 |
| Terrassements ouvrages d'art, ballastage, | 21,173 10 | 105,622 17 | 126,795 27 |
| Stations, ateliers, maisons de gardes, | 8,793 89 | 118,173 69 | 126,967 58 |
| Voie en fer et dépendances, | 43,090 01 | 632,576 95 | 675,666 96 |
| Clôtures et plantations, | 1,668 45 | 1,965,05 | 3,633 50 |
| | 74,725 45 | 859,757 41 | 934,482 86 |

Le tableau suivant présente la répartition de ces dépenses entre chacune des lignes composant le réseau de la rive droite :

| | 1852. | 1854. | Total. |
|---|---|---|---|
| Chemins de fer du Gard, | 10,081 54 | 479,481 66 | 489,563 20 |
| Montpellier à Nîmes, | 3,291 21 | 124,151 14 | 127,442 35 |
| Montpellier à Cette, | 61,352 70 | 256,124 61 | 317,477 31 |
| | 74,725 45 | 859,757 41 | 934,482 86 |

Les dépenses faites en 1853 s'appliquent principalement :

1° Pour les chemins de fer du Gard, — à l'établissement d'une deuxième voie entre Nîmes et Beaucaire et d'une troisième voie entre la station de Nîmes et celle de Courbessac.

2° Pour le chemin de Montpellier à Nîmes, — au remaniement et à l'achèvement de la station de voyageurs et du dépôt de Nîmes.

3° Pour le chemin de Montpellier à Cette, — au renouvellement de la voie, à quelques travaux de consolidation et à l'amélioration de la station de Cette.

VI.

*Matériel d'exploitation.*

Au matériel d'exploitation déjà commandé lors de votre dernière réunion, nous avons ajouté depuis, d'une part, le complément du matériel prévu pour le chemin de fer de Lyon à Avignon et pour le réseau existant, et, de l'autre, le matériel nécessaire pour l'exploitation ultérieure des embranchements d'Aix et de Toulon. Aujourd'hui les commandes faites, soit pour les lignes existantes, soit pour les lignes nouvelles, comprennent :

44 machines locomotives à roues indépendantes.
54 machines locomotives à 4 roues couplées.
12 id. à 6 roues couplées.
12 voitures de première classe à 6 roues.
38 id. mixtes id.
80 id. de troisième classe id.
25 wagons à bagages à 6 roues.
8 voitures de première classe à 4 roues.
12 id de deuxième classe id.
36 wagons freins id.
20 id. douane.
800 id. couverts.
320 id. plats.
300 id. à houille.
100 id. à ballast.

Lorsque ces adjonctions auront été réalisées, le matériel roulant disponible pour l'exploitation se trouvera composé comme il suit :

176 locomotives,
271 véhicules à 6 roues pour la grande vitesse.
22 id. 4 roues id. id.
2,436 wagons à marchandises, grand modèle.
844 id. id. ancien modèle.

Les dépenses faites en 1853 au compte du matériel et des approvisionnements se résument comme il suit :

| | Balance au 30 juin 1852. | Balance au 31 déc. 1852. | 1853. Augmentat. | 1853. Diminution. | Balance au 31 déc. 1853. |
|---|---|---|---|---|---|
| Matériel en service, | 9,644,381 93 | 9,735,874 50 | » | 66,603 84 | 9,668,470 66 |
| Outillage, | 707,694 67 | 715,351 67 | » | 16,889 58 | 698,462 09 |
| Matériel d'exploitation en magasin et matériel de la voie, | 320,638 » | 493,601 53 | 2,134,122 80 | » | 2,627,724 33 |
| Matériel en fabrication dans les ateliers, | 203,182 73 | 162,906 65 | 597,131 29 | » | 760,037 94 |
| Approvisionnements divers, | 1,783,291 95 | 1,681,965 98 | » | 184,834 21 | 1,497,131 77 |
| | 12,659,189 28 | 12,788,900 33 | 2,731,254 09 | 268,327 63 | 15,251,826 79 |
| Augmentation, | | En 1852. 129,711 05 | — | En 1853 2,462,926 46 | |
| Augmentation du 30 juin 1852 au 31 décembre 1853, | | | 2,592,637 51 | | |

Vous remarquerez que le chiffre des dépenses se trouve atténué par la réalisation d'une partie du matériel disponible en magasin, et que, par suite de cette réalisation, le chiffre des approvisionnements a subi, en 1852, une réduction de 401,000 »
et en 1853, une réduction nouvelle de 185,000 »

L'augmentation qui figure au compte du matériel en fabrication dans les ateliers de la Compagnie résulte naturellement de l'importance des commandes qui sont en cours d'exécution pour le réseau exploité.

VII.

*Frais généraux de la Société.*

Les dépenses générales de la Compagnie pendant l'exercice 1853 comprennent les articles suivants :

1° A porter au compte capital :

| | |
|---|---|
| Service des fonds, Commissions de banque, | 170,400 85 |
| Frais de cautionnement et autres, | 17,483 46 |
| Création et mouvement des actions et obligations, | 66,807 72 |
| Total, | 254,691 73 |

2° A porter, conformément au mode adopté dans l'assemblée générale précédente, pour moitié seulement, au compte capital :

| | |
|---|---|
| Administration centrale, | 159,741 00 |
| Jetons de présence, | 94,655 00 |
| Frais de bureau, | 14,875 08 |
| Insertions. Publicité. Abonnement, | 18,405 25 |
| Loyer et entretien des bureaux, | 25,883 27 |
| Dépenses diverses, | 10,382 53 |
| Total, | 323,942 13 |

Digitized by Google

3° A solder en entier par les produits de l'exercice :

| | |
|---|---|
| Abonnement au timbre, | 112,123 72 |

VIII.

*Récapitulation des dépenses de premier établissement au 31 décembre 1853.*

Les dépenses à porter au compte de premier établissement s'élèvent, pour l'exercice 1853, à 42,462,030 58
elles s'élevaient en 1852 à 4,491,667 09

La dépense totale, au 31 décembre 1853, est donc de 46,953,697 67

Le tableau suivant présente la répartition de ces chiffres entre les divers comptes d'établissement.

| | 1852. | 1853. | Total. |
|---|---|---|---|
| Chemin de fer de Lyon à Avignon, | 3,320,356 81 | 34,712,064 77 | 38,202,621 58 |
| Embranchement d'Aix. | 9,701 38 | 31,398 21 | 61,039 59 |
| Embranchement de Toulon. — Travaux, | » | 5,021 40 | 5,021 40 |
| Embranchement de Toulon. — Versements à l'Etat, | » | 3,233,333 32 | 3,233,333 32 |
| Marseille à Avignon, | 474,257 97 | 690,865 70 | 1,165,123 67 |
| Lignes de la rive droite du Rhône, | 74,725 45 | 859,757 41 | 934,482 86 |
| Matériel d'exploitation et approvisionnements, | 129,711 05 | 2,462,926 56 | 2,592,637 51 |
| Frais généraux de la Société, | 282,714 43 | 416,663 31 | 699,377 74 |
| | 4,491,667 09 | 42,462,030 58 | 46,953,697 67 |

## § IX.

*Situation financière.*

Les faits accomplis dans le courant de l'exercice 1853 n'ont fait que confirmer l'exactitude du tableau général des ressources et des charges de la Compagnie, tel qu'il vous a été présenté lors de votre dernière réunion. Au point où les travaux du chemin de fer de Lyon à Avignon sont parvenus, l'évaluation des dépenses de cette ligne ne saurait donner lieu à aucune incertitude. Nous prévoyons au contraire, sur les frais généraux, une économie importante; cette économie constituera une réserve largement suffisante pour couvrir les frais de l'augmentation de matériel que l'accroissement remarquable du trafic de notre réseau rend indispensable, augmentation pour la réalisation de laquelle nos mesures sont en grande partie déjà prises.

Vous pouvez donc compter que, même en y comprenant cet accroissement imprévu du matériel, la dépense nécessaire pour l'exécution de tous les engagements de la Compagnie n'excédera dans aucun cas le chiffre de 126,000,000 fr. indiqué dans notre dernier rapport.

Notre estimation des ressources de la Compagnie se réalise jusqu'ici avec la même exactitude, ainsi que cela résulte du tableau suivant.

| | Réalisé au 31 décembre 1853. | Restant à réaliser. | Total. |
|---|---|---|---|
| Subvention pour Lyon à Avignon, | 21,233,333 29 | 27,766,666 71 | 49,000,000 » |
| Subvention pour l'embranchement d'Aix, | » | 1,000,000 » | 1,000,000 » |
| Versements sur les actions, | 22,500,000 » | 18,000,000 » | 40,500,000 » |
| Emprunt de 30 millions, | 31,011,115 13 | » | 31,011,115 13 |
| Versement de 65 fr. sur les 40,000 actions-obligations de Marseille à Avignon, | 2,572,805 » | 20,195 » | 2,600,000 » |
| Conversion desdites en 3 0/0, | 2,313,770 » | 421,230 » | 2,735,000 » |
| Boni probable sur la liquidation de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon, | 100,000 » | » | 100,000 » |
| | 79,732,023 42 | 47,214,091 71 | 126,946,115 13 |
| Dont, à déduire : | | | |
| Prime pour la conversion des emprunts d'Avignon à Marseille et Lyon à Avignon, | 881,700 » | 418,310 » | 1,300,000 » |
| | 78,850,233 42 | 46,795,681 71 | 125,646,115 13 |

Les ressources disponibles ou à réaliser couvrent donc à très-peu près les dépenses; et il est aujourd'hui certain que la Compagnie n'aura point à faire usage de la faculté d'emprunter jusqu'à concurrence de 12,400,000 fr. que lui confère le cahier des charges annexé à la loi du 12 juillet 1852. Il sera, toutefois, nécessaire de pourvoir au remplacement des 2,600,000 fr. provenant de la soulte d'échange des actions-obligations à intérêt différé de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille. Cette somme devra être remboursée, sous forme d'accroissement d'intérêts, dans une période de douze années.

Il résulte du tableau que nous venons de mettre sous vos yeux :

1° Que les seules ressources importantes restant à réaliser sont, savoir :

| | |
|---|---|
| Les versements à appeler sur les actions, | 18,000,000 |
| Le solde de la subvention de l'Etat, | 28,766,000 |

Sur lequel, au moment où nous vous parlons, 8,166,000 fr. ont déjà été encaissés.

| | |
|---|---|
| 2° Que les ressources réalisées s'élevaient, au 31 décembre 1853, à | 78,850,233 42 |
| Et les dépenses faites à la même époque, à | 46,953,697 67 |
| Les ressources réalisées excèdent donc les dépenses faites de | 31,896,535 75 |

Notre encaisse disponible au 31 décembre s'élève même en réalité, par suite de la non exigibilité de plusieurs créances importantes, à une somme beaucoup plus considérable.

D'après le bilan qui vous a été distribué, cet encaisse se compose en effet des valeurs suivantes :

| | |
|---|---|
| Caisse et bons du Trésor, | 15,496,319 98 |
| Trésor public, comptes courants et débiteurs divers, | 16,217,068 80 |
| Rentes et obligations de la Compagnie, provenant des encaisses des anciennes Compagnies d'Avignon à Marseille et de Lyon à Avignon, et de diverses opérations d'échange faites par la Compagnie, | 7,654,625 78 |
| Total, | 39,368,014 56 |

Ces ressources, ainsi que nous l'avions prévu dans notre dernier rapport, nous permettent de pourvoir aisément et sans recourir à aucun appel de fonds, à tous les besoins de l'exercice courant.

Les besoins de cet exercice peuvent, en effet, être évalués comme il suit :

| | |
|---|---|
| Ligne de Lyon à Avignon, | 47,000,000 |
| dont il faut déduire le montant de la subvention porté au budget de l'Etat, pour 1854, | 24,500,000 |
| Reste à dépenser avec les ressources propres de la Compagnie, | 22,500,000 |
| Versements à effectuer au Trésor public pour l'embranchement de Toulon, | 3,300,000 |
| Embranchement d'Aix et travaux de la rive droite, | 3,700,000 |
| Ensemble, | 29,500,000 |

Il ne sera donc nécessaire de recourir à un appel de fonds qu'après la mise en activité de la ligne entière de Lyon à Avignon; et comme les travaux de l'embranchement de Toulon ne sont pas encore commencés, il est probable que les 200 fr. non encore versés sur les actions pourront, ainsi que nous l'indiquions dans notre rapport de 1853, être échelonnés, de semestre en semestre, sur une période de deux années.

*Exécution du traité des éventualités.*

Vous avez approuvé dans votre dernière assemblée générale, une convention passée le 29 mars 1853 avec les liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon. Cette convention avait pour objet la délivrance immédiate aux porteurs des bons de cautionnement de cette Compagnie, des éventualités, de 20,000 actions libérées de 300 fr., sur le pied de 14 éventualités 15/100 par action.

Ce traité a reçu son exécution. En voici les résultats :

271,504 éventualités ont été produites en temps utile et ont donné lieu à la déli-

Digitized by Google

| | | |
|---|---|---|
| | vrance de | 19,159 act. |
| 404 | éventualités formant le solde des opérations d'un bureau de compensation qui achetait ou vendait, suivant la convenance des porteurs, les centièmes d'éventualités qui se trouvaient en plus ou en moins de la proportion ci-dessus indiquée, ont donné lieu à la délivrance, au profit de la Compagnie, de | 29 |
| 521 | éventualités, dont la propriété est incertaine ou contestée, n'ont pu donner lieu à une délivrance immédiate d'actions ; mais les droits des porteurs ayant été réservés en temps utile, il a été mis à part pour y satisfaire | 37 |
| 40,571 | éventualités n'ont pas été produites, ou ne l'ont pas été en temps utile, et correspondent au solde des actions disponibles, c'est-à-dire à | 775 |
| 283,000 | éventualités. | 20,000 act. |

Aux termes de l'art. 6 des statuts, ces 775 actions sont attribuées aux souscripteurs primitifs de la Société de Lyon à Avignon, à la charge par eux de payer les cinq premiers dixièmes, dont la convention faisait remise aux porteurs d'éventualités. Cet article porte, en effet, que le fonds social se compose, indépendamment des 20,000 actions créées pour les anciens actionnaires de la Compagnie d'Avignon à Marseille, de 70,000 actions appartenant aux souscripteurs primitifs de la Compagnie de Lyon à Avignon. C'est sur ces 70,000 actions qu'ont été prélevées les 20,000 actions réservées aux porteurs d'éventualités ; celles qui n'ont pas été réclamées en temps utile retournent donc naturellement aux souscripteurs primitifs.

Les porteurs des éventualités en déchéance ayant conservé leurs droits au remboursement de la demie du cautionnement effectué par le Trésor, à raison de 18 fr. 46 par éventualité, ce remboursement n'a été réclamé jusqu'ici que pour 1,580 éventualités.

## XI.

### *Ratification d'actes de vente de terrains jugés inutiles.*

Parmi les immeubles acquis lors de l'établissement des diverses lignes qui composent notre réseau, il existe un certain nombre de parcelles, placées en dehors des limites spécialement affectées à l'assiette du chemin de fer et à ses dépendances, et dont la Compagnie peut librement disposer. L'occasion de réaliser la vente de plusieurs de ces terrains jugés inutiles, et à peu près improductifs, s'étant présentée, le Conseil s'est empressé de la saisir.

Aux termes du paragraphe dernier de l'article 35 des statuts, *la vente des immeubles jugés inutiles* devant être soumise à l'approbation de l'assemblée générale, nous vous prions de ratifier par votre délibération les ventes dont il s'agit, s'élevant ensemble à 17,215 fr. 10

## XII.

### *Exploitation.*

Les recettes de toute nature de l'exercice 1853, se sont élevées à 8,973,994-69
Les dépenses à 4,054,933 44

Il en résulte que le produit net a été de 4,919,061 25

La somme de 8,973,994 fr. 69 c., qui forme le montant des recettes, se répartit comme il suit entre les divers services et les deux sections principales du réseau en exploitation.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1° *Produits des transports.* | Grande vitesse : | Voyageurs, | 2,290,601 54 | 1,671,528 18 | 618,973 36 | 3,971,129 72 | |
| | | Bagages, voitures, chevaux et chiens, | 178,437 90 | 63,636 70 | 114,801 20 | 242,084 60 | |
| | | Marchandises et articles de messagerie, | 241,213 10 | 99,899 25 | 141,313 85 | 341,112 35 | |
| | Petite vitesse : | Marchandises, | 1,908,903 83 | 1,063,999 30 | 844,904 53 | 3,062,983 13 | |
| | | Houilles, | 382,067 50 | 913,106 15 | 469,038 65 | 1,324,173 65 | |
| | | | 5,100,323 89 | 3,811,169 58 | 1,289,154 31 | 8,911,493 47 | |
| 2° *Produits divers.* | Tolls et plantations, | | | | | 32,501 22 | |
| | Loyers, | | | | | | |
| Total général, | | | | 13,899 41 | 18,601 76 | | 8,973,994 69 |

Les annexes n° 3 à 8 présentent la comparaison entre les recettes des deux exercices 1852 et 1853, et divers détails statistiques qui intéressent le trafic. Nous allons en résumer brièvement les résultats.

VOYAGEURS. — Les produits ont augmenté en 1853, par rapport à 1852,
Sur la ligne de Marseille à Avignon, de 5.5 0/0
Sur les lignes de la rive droite du Rhône, de 7.6 0/0
Sur le réseau entier, de 6 0/0

Nous ne pouvions pas compter sur un accroissement considérable dans cette branche du trafic en 1853, puisqu'aucun fait nouveau ne devait faire disparaître ou atténuer les inconvénients qui résultent de l'isolement de notre réseau actuel. En effet, les lacunes qui le séparent des autres lignes exploitées sont restées trop étendues et d'un parcours trop difficile, pour que le mouvement des voyageurs ait pu se développer d'une manière sensible. Le progrès ne pouvait donc porter que sur la circulation locale, qui forme, quant à présent, l'élément principal de notre trafic.

BAGAGES. — La diminution considérable que présentent les produits de ce service sur la ligne de Marseille à Avignon tient, d'une part, à l'application du nouveau cahier des charges, qui a porté de 20 kilog. à 30 kilog. la franchise accordée à chaque voyageur, et, de l'autre, aux réductions que l'administration supérieure a introduites dans le tarif des excédants.

MESSAGERIES. — L'augmentation dans les produits de la messagerie a été,
Sur la ligne de Marseille, de 32 0/0
Sur les lignes de la rive droite, de 23 0/0
Et sur le réseau pris dans son ensemble, de 29 0/0

Ce service est celui dans lequel la réunion des lignes devait apporter la plus grande amélioration, attendu qu'il exige une célérité et une exactitude qu'il n'était pas possible d'obtenir dans une exploitation fractionnée.

MARCHANDISES A PETITE VITESSE. — Le tonnage des transports à petite vitesse s'est élevé, en 1853, sur le réseau entier :

| | | |
|---|---|---|
| Marchandises, | 430,975 t. | 781 |
| Houilles, | 272,319 | 147 |
| Total, | 703,294 | 928 |

Les expéditions se sont réparties comme suit entre les deux rives :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Marseille à Avignon. | | | | |
| Marchandise, | 263,709 t. | 939 | | |
| Houilles, | 8,224 | 940 | 271,934 t. | 879 |
| Rive droite. | | | | |
| Marchandises, | 167,265 | 842 | | |
| Houilles, | 264,094 | 207 | 431,360 | 049 |
| Total, | | | 703,294 t. | 928 |

Le produit moyen par tonne et par kilomètre a été :

| | | |
|---|---|---|
| Sur la ligne de Marseille à Avignon, de | 7 c. | 35 |
| Sur les lignes de la rive droite, de | 7 | 30 |
| Sur le réseau entier, de | 7 | 33 |

Nous ne pouvons établir des rapprochements d'ensemble entre ces résultats et ceux de l'exercice précédent, qui se trouvent fractionnés sous des formes très-différentes dans les écritures des anciennes Compagnies; mais des comparaisons partielles suffiront pour vous faire apprécier la situation et l'avenir de cette branche si importante de notre trafic.

1° Le trafic de la ligne de Marseille, établi comme si cette ligne était exploitée isolément, c'est-à-dire en supposant un enregistrement à Tarascon, pour les provenances de la rive droite, s'est élevé :

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Marchandises, | 295,167 t. | 091 | | |
| Houilles, | 115,571 | 772 | | |
| Total, | 410,738 | 863 | | |
| Il avait été en 1852 de | 298,214 | 858 | | |
| Augmentation en 1853, | 112,524 t. | 005 | soit 37 | 0/0 |
| Les produits ont été de | 2,381,061 fr. | 35 | | |
| Tandis qu'ils n'avaient été en 1852 que de, | 1,759,686 | 45 | | |
| Augmentation en 1853, | 621,374 | 90 | soit 35 | 0/0 |

Digitized by Google

Ce progrès n'est pas un fait accidentel : il se produit d'une manière continue sur la ligne de Marseille depuis plusieurs années, ainsi qu'on en peut juger par le tableau suivant, qui résume les résultats annuels du service des marchandises de 1849 à 1853.

| Années. | Tonnage. | Produit. |
|---|---|---|
| 1849 | 92,042,068 | 798,476 35 |
| 1850 | 169,398,298 | 1,132,662 83 |
| 1851 | 204,264,838 | 1,297,395 25 |
| 1852 | 298,214,858 | 1,759,686 45 |
| 1853 | 410,738,863 | 2,381,061 35 |

Pendant l'année dernière, les transports de grains ont contribué à accroître l'activité du trafic ; mais cette circonstance n'a influé d'une manière notable que sur les recettes des quatre derniers mois, et ses effets ont été contrebalancés en partie par la suspension de la navigation du Rhône en décembre ; elle n'est entrée, par conséquent, que pour une part assez faible dans l'augmentation considérable qu'ont éprouvée les produits de la petite vitesse.

2° Les produits du transport des houilles sur les lignes de la rive droite ont présenté une diminution de 276,376 fr. 73 c. Il est à peine nécessaire de vous rappeler que cette diminution tient uniquement à l'abaissement des tarifs résultant de la mise en vigueur du nouveau cahier des charges.

| | |
|---|---|
| Taxés à l'ancien tarif, les transports de houille effectués en 1853, sur les lignes de la rive droite, auraient produit | 1,538,110 25 |
| Ils ont produit au tarif actuel | 942,106 15 |
| Différence | 596,004 10 |

Ces résultats sont conformes aux prévisions indiquées dans nos précédents rapports. Nous avions, en effet, évalué approximativement à 550,000 fr. la réduction que le nouveau tarif des houilles devait amener dans les recettes. Mais la moitié au moins de cette réduction nous paraissait devoir être compensée, dès 1853, par l'accroissement de tonnage, qui devait être la conséquence de l'abaissement des prix. C'est, en effet, ce qui a eu lieu. Nous serions arrivés à mieux encore, si notre matériel avait pu être mis immédiatement au niveau des besoins des exploitations houillères.

Mais bien que nous n'ayons rien négligé pour hâter autant que possible la construction du matériel nouveau, notre stock ne s'est accru, en 1853, que d'un petit nombre de wagons, qui n'ont même été livrés, pour la plupart, que vers la fin de l'année. Ces livraisons se continuent régulièrement, et nous recevons en ce moment les premières machines destinées à suppléer à l'insuffisance de nos ressources actuelles ; nous serons donc prochainement en mesure de faire face à toutes les nécessités du trafic.

Déjà, par suite de l'augmentation du nombre de wagons, une amélioration notable se fait sentir dans les produits du transport des houilles, qui se sont élevés, pendant les deux premiers mois de l'exercice 1854, à 280,475 65
Tandis qu'ils n'avaient été, pendant les mois correspondants de 1852, que de 211,744 50

L'augmentation a donc été de 68,731 15

Si ce progrès se maintient, comme nous devons l'espérer, les produits de 1854 présenteront, pour cette seule branche de trafic, une augmentation de plus de 400,000 fr. par rapport à ceux de 1853, et les recettes obtenues antérieurement à l'application du tarif réduit seront de beaucoup dépassées.

La somme de 4,051,933 fr. 44 c., qui forme le montant total des dépenses, se répartit comme suit entre les divers comptes généraux :

| | | |
|---|---|---|
| 1° Dépenses de l'exploitation : | | |
| Frais généraux de l'exploitation, | 353,632 39 | |
| Frais généraux de la ligne, | 438,671 10 | |
| Entretien des ouvrages et des bâtiments, | 439,871 45 | |
| Entretien de la voie, | 564,401 22 | |
| Frais de halage, | 938,867 98 | |
| Entretien des locomotives, | 292,202 01 | |
| Entretien des voitures et wagons des trains rapides, | 56,988 38 | |
| Entretien des wagons à marchandises, | 112,074 76 | |
| Frais spéciaux du service des voyageurs, | 447,843 09 | |
| Frais spéciaux du service de la messagerie, | 37,158 42 | |
| Frais spéciaux du service des marchandises, | 730,244 03 | |
| Indemnités temporaires accordées aux employés à cause de la cherté des subsistances, | 19,627 93 | |
| | 3,825,553 71 | 3,825,553 71 |
| 2° Dépenses d'ordre : | | |
| Impôt sur le prix des places des voyageurs, frais de factages et de détaxes, | | 229,379 73 |
| Total général, | | 4,051,933 44 |

En comparant les dépenses d'exploitation aux recettes brutes, défalcation faite des recettes d'ordre, dont le chiffre est le même que celui des dépenses d'ordre, on trouve que les frais d'exploitation ont été de 43.7 0/0 des produits bruts.

Ce chiffre, encore élevé, tient à des circonstances diverses ; il y a lieu d'espérer qu'il diminuera à mesure que le réseau s'étendra.

Les exploitations étant restées fractionnées pendant la plus grande partie de l'année 1852, nous ne pouvons établir de comparaison entre les dépenses des deux exercices 1852 et 1853 pris dans leur ensemble. Nous nous bornerons à rapprocher les résultats des deux derniers semestres.

| | 1852. | 1853. |
|---|---|---|
| Produits bruts, | 4,579,817 93 | 5,124,182 » |
| Dépense totale, | 1,917,653 38 | 2,245,189 60 |
| Report de la dépense au produit, | 42 1/2 0/0 | 43 0/0 |

Ainsi, malgré la réduction considérable qu'a subie le tarif des houilles, le rapport des dépenses au produit est resté sensiblement le même.

En résumé, les résultats définitifs de l'exploitation ont pleinement justifié les prévisions énoncées dans notre précédent rapport. Nous avions en effet évalué le produit net probable à 4,650,000 »
Il s'est élevé à 4,919,061 25

A en juger par les deux premiers mois de l'année courante, nous devons espérer pour 1854 une amélioration beaucoup plus considérable que celle que nous avons obtenue l'année dernière.

| | |
|---|---|
| En effet, les produits de ces deux mois se sont élevés à | 1,452,068 07 |
| Ceux des mois correspondants de 1853 n'avaient été que de | 1,183,094 25 |
| Augmentation en 1854, | 268,973 82 |

A la vérité, le mouvement des céréales a contribué à accroître les produits de ces deux mois ; mais d'un autre côté la suspension constante de la navigation du Rhône et le ralentissement des affaires commerciales ont restreint d'une manière notable le mouvement des marchandises pendant cette période.

## XIII.

### *Résultat des conventions de rachat des lignes en exploitation.*

Nos prévisions concernant les conséquences probables des conventions du 19 juin 1852 sont pleinement confirmées par les résultats de l'exercice 1853.

| | |
|---|---|
| Si, en effet, du produit net de l'exploitation, | 4,919,061 25 |
| on déduit les redevances à servir en 1853 aux actions et obligations des anciennes Compagnies, | 3,585,000 » |
| il reste pour le bénéfice de l'exercice, | 1,331,061 25 |
| Ce bénéfice avait été évalué dans notre rapport de 1852 à | 1,263,000 » |

Voici pour l'ensemble du réseau.

Si nous examinons séparément chacune des deux lignes dont se compose le réseau, nous trouvons les résultats suivants :

*Lignes de la rive droite.* — La recette brute du réseau de la rive droite, évaluée dans nos prévisions, à 3,800,000 »
a été en réalité de 3,857,420 19
Les frais d'exploitation applicables au réseau de la rive droite étant de 1,735,839 09

Reste pour le produit net 2,121,581 10
Les redevances à payer aux Compagnies de la rive droite, s'élèvent à 1,485,000 »

Reste 636,581 10

au lieu de 605,000 fr., chiffre de notre évaluation de 1852.

Aux termes de la convention du 19 juin, le chiffre de la redevance à servir à la Compagnie des chemins de fer du Gard doit augmenter de 50,000 fr. au 1er juillet, et d'une somme pareille pour chacune des quatre années suivantes. Il devient tous les jours plus probable que cet accroissement de charges sera couvert par l'augmentation des produits, et que, par conséquent, le chiffre du bénéfice que donne le réseau de la rive droite, bien loin de diminuer, ira au contraire en augmentant. Ainsi, les deux premiers mois de 1854 donnent déjà pour la rive droite un accroissement de produit brut de 113,778 fr. 56 c., plus que suffisant pour couvrir la charge additionnelle qui doit porter sur l'exercice entier de 1854.

*Ligne de Marseille à Avignon.* — Le produit brut du chemin de fer de Marseille à Avignon, que nous avions évalué à 4,600,000 »
a été, en réalité, de 5,116,574 50
Les frais d'exploitation s'élèvent à 2,319,094 35

Reste pour le produit net 2,797,480 15

Digitized by Google

| | | |
|---|---|---|
| Les recevances à servir aux actionnaires et aux porteurs d'obligations de la Compagnie de Marseille à Avignon s'élèvent, en totalité, au chiffre de | | 2,100,000 » |
| Reste | | 697,480 15 |
| au lieu de | | 660,000 » |
| chiffre de notre estimation. | | |
| Déduction faite des frais de timbre des titres délivrés aux anciennes Compagnies et des intérêts du capital engagé sur le réseau de la rive droite, le bénéfice du réseau entier se trouve réduit à | | 1,234,000 » |
| Celui de la rive droite à | | 570,000 » |
| Et celui de Marseille à Avignon à | | 664,000 » |

XIV.

*Liquidation de l'exercice* 1853. — *Fixation du dividende.*

| | | |
|---|---|---|
| Le produit net de l'exploitation est, d'après ce qui précède, de | | 4,919,061 25 |
| Le produit des placements de fonds est, pour l'exercice, de | | 1,522,348 07 |
| Enfin, la somme portée à la réserve, en 1852, est de | | 359,256 67 |
| Somme totale disponible en 1854 | | 6,800,665 99 |
| Il faut en déduire : | | |
| Pour les intérêts du fonds social | 865,000 » | |
| Pour ceux des obligations de rachat 4 et 3 0/0, | 2,054,567 08 | |
| Pour ceux des obligations des emprunts 5 0/0, | 2,184,505 25 | |
| Pour l'intérêt de la somme de 2,600,000 (soulte de 65 fr.), | 159,980 00 | |
| La moitié des frais généraux de 1853, | 161,970 55 | |
| Frais afférents aux exercices antérieurs, | 42,117 59 | |
| Abonnements au timbre, | 142,125 72 | |
| | 5,550,266 19 | 5,550,266 19 |
| Reste disponible, | | 1,250,399 80 |
| Nous vous proposons de prendre sur cette somme un dividende de 10 fr. par action, soit, pour 90,000 actions, | | 900,000 00 |
| et de porter à la réserve l'excédant disponible, soit | | 350,399 80 |
| Somme égale, | | 1,250,399 80 |

XV.

*Résumé et conclusion.*

Les faits que nous venons de vous exposer justifient, vous le voyez, de la manière la plus complète les prévisions énoncées dans nos rapports antérieurs.

L'activité des travaux a dépassé notre attente. Au 1er mai, la section d'Avignon à Valence sera prête pour l'exploitation ; elle sera ouverte dans le courant de mai en même temps que le chemin de fer de Chalon à Lyon.

L'époque fixée par le cahier des charges pour l'achèvement de la section de Valence à Lyon pourra être avancée de plusieurs mois. L'ouverture de cette section aura certainement lieu au plus tard à la fin de cette année.

Notre estimation des ressources de la Compagnie et des dépenses à sa charge est chaque jour confirmée par les faits accomplis.

Les recettes du réseau exploité ont, dès la première année, dépassé notablement notre estimation, et celles de l'année courante promettent une amélioration beaucoup plus considérable encore.

Enfin, les produits du réseau exploité auront suffi à couvrir, indépendamment des charges propres à ce réseau, tous les intérêts et frais de timbre qui pèsent sur la Compagnie, et la moitié des frais généraux, dégrevant d'autant le compte de premier établissement, et, de plus, le montant de deux dividendes, l'un de 8 fr., et l'autre de 10 fr., laissant encore à la réserve une somme de 350,399 fr. 80 c.

Ces résultats parlent d'eux-mêmes, et nous laissons à chacun le soin d'en tirer des conséquences pour l'avenir.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

« L'assemblée générale, approuvant les conclusions du rapport, et les comptes présentés » pour l'exercice de 1853, fixe à 10 fr. le dividende dudit exercice.

» L'assemblée générale approuve et ratifie la » vente des immeubles jugés inutiles, à laquelle » il a été procédé par ordre du Conseil, au » nom de la Compagnie, conformément au tableau annexé au rapport. » (Annexe n° 4.)

## Chemin de fer Saint-Germain.

Messieurs,

Dans le cours de l'exercice qui vient de finir, nous avons réussi à réaliser heureusement la presque totalité des mesures dont nous vous avions entretenus dans notre dernière assemblée générale.

La construction des gares que nous devions établir à Paris et aux Batignolles, pour le service de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest est, complétement terminée.

Le pont d'Asnières est reconstruit, et ce travail, qui présentait de si graves difficultés, a été mené à bonne fin sans interrompre une seule minute la circulation de jour et de nuit des trois chemins auxquels ce pont donne passage. Cette opération s'est faite sans entraîner un seul accident, non-seulement pour les voyageurs, mais même pour les nombreux ouvriers employés sans relâche à son exécution.

Les terrassements des Docks se sont en même temps effectués conformément aux prévisions dont nous vous avions entretenus; les immenses transports de terres qu'ils ont nécessités, mêlés au service si actif des diverses lignes qui aboutissent à notre gare de Paris, n'ont amené aucun embarras ; ils se continuent depuis le commencement de cet exercice et dans quelques mois il seront complétement terminés.

Le chemin de fer d'Auteuil est achevé ; les deux voies sont posées sur tout son parcours. On termine les stations, et, dans peu de jours, cette ligne pourra être livrée à la circulation.

Nous avons enfin obtenu les modifications de statuts que vous aviez délibérées l'an passé; seulement, au lieu d'autoriser la division de nos anciennes actions en quatre titres nouveaux, le Conseil d'État a demandé que chaque titre ancien fût représenté par deux actions nouvelles. En vertu des pouvoirs que vous avez conférés au Conseil d'administration, cette modification a été consentie et le nombre des actions de notre Société se trouve désormais de 54,000, donnant droit chacune à un cinquante-quatre millième de l'ensemble de l'actif et des produits sociaux.

Dans ce nombre se trouvent compris les titres provenant de la consolidation des coupons de fondation. Cette opération s'est exactement accomplie dans les termes fixés par vos délibérations. Tous les coupons de fondation ont été annulés et les porteurs de ces coupons ont versé, en échange des titres nouveaux qui leur ont été délivrés, la somme de 4,500,000 fr. formant un capital égal à la moitié de la somme versée par les actionnaires.

Vous nous aviez donné les pouvoirs nécessaires pour exécuter les nouveaux embranchements qui doivent se diriger sur le pont de Neuilly et sur Rueil, Bougival et Marly, pour prolonger le chemin d'Argenteuil jusqu'aux carrières de cette commune, en reportant sur la rive droite de la Seine, la station principale destinée au service des voyageurs, et pour pousser le chemin d'Auteuil jusqu'à Sèvres, en traversant et desservant la commune de Boulogne.

Les enquêtes nécessaires pour l'établissement de l'embranchement sur Neuilly et pour le prolongement du chemin d'Auteuil jusqu'à Sèvres ont eu lieu.

Nous nous sommes trouvés, à cette occasion, en présence des réclamations de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, qui voyait dans l'exécution de ces nouveaux travaux un préjudice apporté au chemin de Versailles, qui traverse la portion supérieure des communes de Courbevoie, Puteaux, Suresnes, Saint-Cloud et Sèvres. Les craintes manifestées par cette Compagnie étaient empreintes d'exagération, car le service de ces communes s'opère essentiellement au moyen des voitures et des omnibus qui suivent la voie de terre et qui, à raison de la multiplicité de leurs départs, satisfont plus complétement aux besoins des voyageurs. Jamais, avec des départs d'heure en heure, les lignes de fer n'ont pu sérieusement amener à elles la clientèle de stations placées à si peu de distance de Paris. Seul, le chemin d'Auteuil, avec ses départs espacés de vingt en vingt minutes, pourra, nous le croyons, entrer en partage des recettes considérables que continuent à réaliser les voitures qui desservent directement par terre les communes échelonnées sur le parcours de Neuilly, Courbevoie, Saint-Cloud et Sèvres, en offrant des moyens de transport multipliés et économiques.

Les commissions d'enquête ont donné leur approbation à la construction de ces embranchements, sauf quelques réserves sur le tracé, faites seulement par la commission de la Seine.

Mais, sur ces entrefaites, des pourparlers ayant été entamés avec la Compagnie de l'Ouest sur une question d'intérêt plus général, nous n'avons pas pensé qu'il fût convenable de presser la conclusion d'arrangements que cette Compagnie considérait à tort, selon nous, comme nuisibles à ses intérêts.

Nous avons donc provisoirement suspendu toute démarche pour la demande en concession des branches de Neuilly, de Boulogne et de Sèvres.

Nous avons également ajourné l'embranchement sur Rueil et Bougival, par suite de l'opposition de quelques propriétaires au tracé que nous avons adopté.

Comme ce sont, en définitive, les communes traversées qui recueillent les principaux avantages de ces nouvelles lignes, nous n'avons pas cru, surtout dans les circonstances actuelles, devoir devancer le moment où, comprenant mieux leurs intérêts, elles viendraient nous demander de donner suite à un projet dont elles ont été les premières à reconnaître l'utilité.

En ce qui concerne le prolongement de la ligne d'Argenteuil, le Conseil général de Seine-et-Oise n'a pas pensé que, conformément au projet que vous aviez approuvé, on dût se borner à traverser la Seine et à pénétrer jusqu'aux carrières de cette commune; il a émis le vœu, à l'unanimité moins une voix, que ce prolongement s'étendît jusqu'à la ligne du Nord, au point d'Ermont; des raisons de même nature que celles que nous venons de vous exposer nous ont déterminés à différer l'exécution du projet que vous avez approuvé.

Les travaux de la quatrième voie, entre Paris et Asnières, sont à peu près terminés. Dans peu de jours, elle pourra être livrée à la circulation. L'établissement de cette nouvelle voie permettra de rendre entièrement distincts les services de Saint-Germain, Rouen et le Havre, d'une part, et ceux de Versailles, de l'Ouest et d'Auteuil, de l'autre. Au lieu d'une voie unique pour tous les départs qui s'effectuent de la gare de Paris, il y aura dorénavant deux voies de départ comme il y a deux voies de retour. Le croisement de voie d'Asnières sera, par conséquent, sup-

Digitized by Google

primé, ce qui apportera une grande simplification dans notre exploitation.

L'établissement de cette quatrième voie avait été éventuellement prévu par la loi du 15 juillet 1840, qui a prescrit l'embranchement du chemin de Paris à Rouen sur le chemin de Saint-Germain.

En vertu du traité passé avec la Compagnie de Rouen à cet égard, nous devions payer les deux tiers de cette voie additionnelle; l'autre tiers devait rester à sa charge. Nous venons de nous mettre d'accord avec cette Compagnie sur la part qui lui incombe dans ce travail. Ce règlement sera effectué dès que la dépense totale pourra être arrêtée. Dans peu de jours le service sera installé conformément à ces dispositions nouvelles.

Pour compléter les arrangements propres à faciliter les services nombreux qui s'effectuent dans la gare de Paris, nous avons demandé la mise aux enquêtes de la construction d'un troisième souterrain sous les Batignolles. Ce tunnel permettra de compléter la pose de deux voies supplémentaires depuis l'atelier jusqu'à Paris, en sorte que les gares de Paris et des Batignolles seront reliées entre elles par six voies.

Le conseil général des ponts et chaussées et la commission d'enquête ont approuvé ce projet. Ces deux voies supplémentaires ayant été prévues par la loi du 15 juillet 1840 dans les mêmes conditions que la quatrième voie principale d'Asnières, elles seront ultérieurement l'objet d'un nouveau règlement entre nous et la Compagnie du chemin de Paris à Rouen.

Nous avons en même temps réglé avec le syndicat du chemin de Ceinture, qui a son point de départ aux Batignolles, et qui relie entre elles les lignes de Rouen, du Nord, de Strasbourg, de Lyon et d'Orléans, les conditions moyennant lesquelles les trains de marchandises pourront traverser nos lignes et se rattacher avec la ligne de l'Ouest.

L'administration supérieure réclame des arrangements analogues pour le service des voyageurs. Grâce à ces arrangements, cette ligne de jonction se trouvera en correspondance directe, non-seulement avec le chemin d'Auteuil qui en est le complément, mais avec notre gare de Paris, qui, par sa situation centrale, en est le point de départ obligé.

Les pourparlers et les études continuent à cet égard. La direction générale des chemins de fer en presse la solution. La prochaine mise en exploitation du chemin d'Auteuil démontrera encore mieux la nécessité d'une prompte détermination à cet égard.

Ce chemin, dont l'exécution a été retardée par la formalité des enquêtes, dans lesquelles nous avons rencontré l'opposition persistante et inattendue d'un grand nombre de propriétaires, va s'ouvrir au moment où la saison est la plus favorable pour le service auquel il est destiné. Maintenant que l'on connaît la situation de ses stations, on commence à comprendre l'importance de la circulation qu'il va provoquer. Indépendamment du service des communes des Batignolles, des Thernes, de Neuilly, de Passy et d'Auteuil, et des nombreuses communes qui y aboutissent, nos quatre principales stations, celles de Neuilly près de la porte Maillot, de la porte Dauphine, de la porte de Passy et de la porte d'Auteuil, qui touchent toutes au bois de Boulogne par ses plus belles issues, vont être alimentées par la population parisienne dont ce bois devient chaque jour davantage la promenade de prédilection, depuis surtout que la Ville de Paris y réalise des embellissements dont l'achèvement va coïncider avec l'installation de notre service.

D'après les comptes que, selon l'usage, nous avons eu l'honneur de vous faire distribuer par avance, vous avez vu que le chapitre de l'actif mobilier et immobilier s'était accru de 197,527 fr. 58 c. Cette différence, sur l'ensemble du chiffre, est le produit de différences bien plus considérables dans les articles dont le chapitre est formé. Les agrandissements de l'atelier et les accroissements de l'outillage, nécessités par la séparation des services de Versailles et de Saint-Germain, la construction des nouvelles voitures et machines, tant pour satisfaire à l'extension du service actuel, qui a plus que doublé depuis quelques années, que pour pourvoir aux besoins de l'embranchement d'Auteuil, ont accru cette partie de notre actif de 902,000 fr. (1). Le chiffre des matières premières et pièces de rechange dans nos magasins, s'est élevé de 563,582 fr. 49 c., ce qui provient de la construction dans nos ateliers du complément des machines nécessaires au service d'Auteuil.

Le matériel des omnibus s'est également augmenté de 67,721 fr. 12 c., par suite de la construction de nouveaux omnibus pour Paris et la banlieue.

Les propriétés et terrains réalisables se sont réduits de 1,436,212 fr. par suite de diverses mutations, ventes et acquisitions. Parmi ces opérations, les plus importantes sont, d'une part, les ventes de terrains dans Paris s'élevant à 2,206,580 fr., dont 1,046,306 fr. sont payés, et 1,160,274 fr. ne deviendront exigibles que lorsque les statuts de la Compagnie des Docks seront approuvés par l'autorité; et, d'autre part, l'acquisition de la propriété de Montmorency à Auteuil, moyennant 500,000 fr. La division de cette propriété, entreprise dans l'intérêt du développement de la circulation de notre embranchement d'Auteuil, assure à notre Société un bénéfice important dont une partie est déjà réalisée.

Les dépenses pour le chemin d'Auteuil figurent, au chapitre des travaux en cours d'exécution, pour 2,400,016 fr. Dans les comptes de l'exercice 1852, les travaux de cette ligne, n'étant que commencés, n'avaient occasionné qu'un débours de 368,870 fr.

Les gares et raccordement du chemin de l'Ouest étant terminés et livrés, on a dû déduire du compte de ces travaux la somme de 4,405,000 fr. allouée à forfait par la Compagnie de l'Ouest pour leur exécution.

Cette somme de 4,405,000 fr. a, par suite, été retranchée du passif. Le chiffre de 991,877 fr. 37 c., qui figure au compte de cette année après cette déduction, comprend l'excédant de dépense des travaux exécutés pour le chemin de l'Ouest, la construction d'un nouveau groupe dans la gare de Paris, pour les besoins à venir de notre exploitation, et celle de magasins d'une superficie de 5,000 mètres, au rez-de-chaussée des nouveaux établissements. Ce nouveau groupe et ces magasins sont la propriété exclusive de notre Compagnie. Ces divers travaux, qui sont d'une grande importance, représentent en réalité, pour notre Compagnie, une valeur plus grande que la dépense pour laquelle ils figurent sur nos comptes; mais si nous avions à apprécier le véritable sacrifice qu'ils nous ont occasionné, il faudrait tenir compte de la portion de nos terrains que nous y avons employée. Il faut ajouter enfin qu'une somme d'environ 400,0000 fr. figure à titre de supplément dans le coût des travaux effectués pour la Compagnie de l'Ouest, par suite de décisions du jury, qui ont dépassé les prévisions sur lesquelles nos devis avaient été calculés.

Les voies supplémentaires, qui avaient donné lieu, en 1852, à une dépense de 299,893 fr. 73 c., ont atteint, à la fin de 1853, le chiffre de 706,895 fr. 78 c.

La reconstruction du pont d'Asnières figure, au compte de 1853, pour 139,984 fr. 43 c., après déduction du solde de l'indemnité accordée par l'État pour les dévastations de février; ce solde figurait, au passif du compte général de 1852, pour 438,811 fr. 48 c. Par suite de son affectation aux dépenses effectuées en 1853, il est supprimé du passif du compte de cet exercice.

Les 139,984 fr. d'excédant ne représentent, vous le pensez bien, qu'une partie du surplus des dépenses que ce travail a nécessitées. Le pont a quatre voies au lieu de trois et il est entièrement en pierre et en fer, tandis que l'ancien avait ses piles et culées en pierre et ses arches en bois. Nous n'aurons pas à regretter le supplément de dépense que ce travail occasionnera, car toutes les recettes de notre exploitation et tous les produits de nos péages dépendent de la conservation de cette communication.

Les valeurs diverses figurent à notre actif pour 4,703,437 fr. 75 c. Elles ne s'élevaient, à la fin du précédent exercice, qu'à 2,634,536 fr. Cette situation s'est nécessairement modifiée depuis le 31 décembre dernier, et notamment par suite du recouvrement d'une somme de 323,153 fr. 20 c., pour un paiement qui nous a été fait sur les terrains de Paris, et du versement qui a été effectué des 414,000 fr. formant le solde dû sur les actions nouvelles.

Le service sur le chemin de fer d'Auteuil ne devant être installé qu'à dater du mois d'avril prochain, notre exploitation est à peu près restée dans les conditions où elle était dans l'exercice précédent.

Vous avez approuvé une légère modification des tarifs que nous avions évaluée à un accroissement de 5 c. 1/2 sur le prix moyen des places; notre appréciation s'est réalisée avec une précision presque mathématique: le prix moyen perçu, qui avait été, en 1852, de 59 c., s'est trouvé cette année de 65 c., c'est un accroissement de 6 c.

Nous vous avions annoncé une augmentation probable de 150,000 fr. dans les recettes. Ce résultat a été dépassé: nous avons reçu en plus 259,934 fr. 50 c. Il est vrai que le nombre des voyageurs s'est accru de 208,809, nonobstant l'élévation des prix.

Cette expérience nous a déterminé à faire une nouvelle révision de nos tarifs, dont le résultat a été d'élever les prix perçus dans nos principales stations et de les mettre ainsi en rapport avec ceux des stations moins importantes. Dès le 15 de ce mois, nous avons affiché le tableau des augmentations de prix, dont la plus forte porte sur le tarif des voyageurs de Saint-Germain, fixé maintenant à 75 c., et qui, à dater du 15 avril prochain, sera porté à 1 fr. Ce prix représente moins de 5 c. par kilomètre, impôt compris, et reste encore inférieur à celui des troisièmes classes sur l'ensemble des chemins de fer. Le tarif perçu sur les deux lignes de Versailles est de 1 fr. 25 c., bien que la rive gauche ait 4 kilomètres de moins à parcourir que le chemin de Saint-Germain.

Voici le tableau des diverses modifications que nous avons faites dans nos tarifs; nous pensons qu'elles obtiendront votre approbation.

(Suit un long tableau que l'abondance des matières nous oblige à ajourner.)

Ces modifications représentent une augmentation dans le prix moyen de 10 c.

En supposant que leur effet se bornât à arrêter l'accroissement de la circulation, c'est-à-dire que le mouvement de l'année courante fût le même que celui de l'année dernière, elles représenteraient, du 15 avril au 31 décembre prochain, un accroissement de recettes de 190,000 fr. relativement à la période correspondante de l'année dernière. Nous avons en outre, depuis le 1er janvier jusqu'au 27 mars, obtenu un accroissement de 48,111 fr., de sorte que l'élévation de recettes sur le service seul de St-Germain et d'Argenteuil devrait produire pour l'année une somme de 238,000 fr.

En faisant subir à nos tarifs un abaissement considérable, nous avions voulu que l'expérience pût s'accomplir dans les meilleures conditions et que les effets s'en fissent promptement sentir. Les résultats obtenus ont entièrement répondu à notre attente et nous pouvons dire que notre but a été complétement atteint.

Si aujourd'hui nous sommes amenés à modifier un peu notre système, ce n'est donc pas que les résultats obtenus aient été contraires à nos prévisions; loin de là, nous croyons toujours que les chemins de fer de banlieue, destinés, comme la ligne de St-Germain, à desservir une population nombreuse disséminée sur un espace peu étendu, ne peuvent manquer d'arriver, par la voie des réductions de tarifs, à réaliser de beaux profits; mais pour que les fruits d'une pareille mesure puissent être recueillis, un certain temps est nécessaire, et l'on comprend aisément qu'il en est ici, comme de toute réduction de prix destinée à accroître la consommation, les premières années sont les moins fructueuses, et les sacrifices relatifs qu'elles doivent nécessairement supporter ne peuvent trouver une ample compensation que beaucoup plus tard.

Quelle que soit notre confiance dans l'efficacité du système des bas tarifs, nous comprenons toutefois qu'il était permis de se demander si nous n'avions pas été trop loin dans les réductions opérées, et si le présent n'avait pas été un peu sacrifié à l'espoir de résultats certains, mais encore éloignés.

En présence d'un pareil doute, en présence des combinaisons éventuelles dans lesquelles l'appréciation de nos revenus actuels pouvait être un élément essentiel de discussion, il ne nous était pas permis de persévérer dans un système qui pouvait momentanément frapper de dépréciation nos produits, et, par suite, la valeur capitale de nos titres, et nous avons cru qu'il était de notre devoir d'adopter un terme moyen.

(1) Voici le mouvement annuel des voyageurs en remontant aux deux années qui ont précédé la révolution de février :

| | | |
|---|---|---|
| 1846, | 1,229,322 | voyageurs. |
| 1847, | 1,170,280 | » |
| 1848, | 877,319 | » |
| 1849, | 1,122,665 | » |
| 1850, | 1,315,064 | » |
| 1851, | 1,574,751 | » |
| 1852, | 2,236,161 | » |
| 1853, | 2,444,660 | » |

Digitized by Google

Le péage dû à notre Compagnie par le chemin de Rouen s'est accru de 100,151 fr. 45 c.

Il avait été en 1852 de 685,855 fr. 15 c., non compris une somme de 125,500 fr., due pour rappel sur les exercices précédents.

Le péage afférent à l'exercice 1853 s'est élevé à 706,006 60

Ce péage continue à s'accroître dans l'exercice courant.

Les résultats que nous a donnés le péage alloué par la Compagnie de l'Ouest n'ont pas été aussi satisfaisants. Ce péage, en 1852, avait été de 290,831 fr. 87 c.; il n'a été en 1853, malgré l'addition d'une partie du service du chemin de fer de l'Ouest, que de 291,188 fr. 71 c., ce qui représente seulement une augmentation insignifiante de 356 fr. 84 c.

Ce résultat provient en partie d'une diminution notable du nombre des voyageurs, amenée à la fois par un déplacement au profit de la rive gauche et par une élévation du prix des places. Mais, il faut le dire, la cause principale vient de diverses combinaisons de service qui, indépendamment du préjudice qu'elles nous occasionnent, ainsi qu'au public, sont aussi contraires à l'esprit qu'au texte des dispositions législatives, en vertu desquelles l'embranchement du chemin de fer de l'Ouest sur les deux lignes de Versailles a été prescrit.

L'exposé des motifs du projet de loi qui a servi de base à la concession s'exprime à ce sujet en ces termes :

« La question de la correspondance entre le chemin de fer de l'Ouest et les deux branches de la rive droite et de la rive gauche, a été si souvent et si longuement agitée au sein des chambres législatives, que vous savez d'avance ce que réclame une *juste pondération des intérêts créés* de part et d'autre, et ce qu'exige l'*intérêt public*.

» Un principe nous paraît avoir été bien établi à la suite des discussions précédentes, c'est que l'*exploitation doit être réglée de telle sorte que, pour tous les départements de l'Ouest, les voyageurs et les expéditeurs de marchandises puissent emprunter l'un ou l'autre des chemins de la rive droite et de la rive gauche, à l'aller comme au retour, à leur gré, suivant leur intérêt ou leur tendance naturelle, et sans qu'aucune manœuvre, aucune combinaison vienne gêner la libre direction du courant commercial.* A cette condition *seulement*, nous rendons *à chacun ce qui lui est dû*, nous n'imposerons de sacrifice à personne, et si les avantages de l'exploitation se distribuent inégalement entre les établissements déjà créés, il *n'y aura d'autre inégalité que celle qui résultera de la légitime liberté du public.* »

Le principe de l'égalité est défini, dans cet exposé des motifs, de la manière la plus précise, on pourrait même dire la plus minutieuse, la plus rigoureuse; l'article du cahier des charges qui a déterminé les obligations destinées à atteindre ce but est ainsi conçu :

« L'exploitation du chemin de fer de l'Ouest s'exécutera sur l'une et l'autre rive, entre Paris et Viroflay, de manière à assurer d'égales facilités de transport aux voyageurs, bestiaux et marchandises provenant ou à destination de la ligne de l'Ouest. »

Malgré la clarté de ces dispositions, le service des diligences, des chaises de poste et de la messagerie, a été jusqu'à ce jour entièrement réservé à la rive gauche.

Depuis près de cinq mois, la gare des marchandises, construite aux Batignolles pour le service de la rive droite, est prête, et le service n'y a pas été installé; on y a établi un chantier de charpente. Le service des marchandises s'opère toujours exclusivement dans la gare de Vaugirard.

On impose aux voyageurs qui partent pour l'Ouest, par la rive droite, le désagrément de changer de voiture à Versailles, tandis que ceux qui partent par la rive gauche sont affranchis de cet inconvénient.

Le matériel de la rive gauche est entièrement neuf, et l'on a concentré sur la rive droite non-seulement l'ancien matériel qui y existait, mais encore tout celui qui, depuis 1840, faisait le service de la rive gauche.

Les voyageurs qui partent de l'une des stations du chemin de l'Ouest pour Paris et qui parviennent à Versailles sans avoir indiqué la gare par laquelle ils veulent arriver, ne peuvent faire choix de la rive droite qu'en payant un supplément de prix égal au tarif perçu pour la distance de Versailles à Paris.

Le service des omnibus dans Paris s'effectue gratis pour les voyageurs qui partent pour l'une quelconque des stations des lignes de Versailles et de l'Ouest; mais les voyageurs de la rive droite ne trouvent de bureaux établis qu'à deux stations, au Carrousel et à la place de la Bourse; tandis que les voyageurs qui suivent la rive gauche ont au contraire à leur disposition, outre les deux bureaux que nous venons d'indiquer, cinq autres bureaux établis dans les principaux quartiers de Paris.

Ajoutons enfin que les marchandises dont le service, il faut bien l'espérer, finira par s'établir aux Batignolles, paient un tarif plus élevé par la rive droite que par la rive gauche, sans compter que les ordres de service indiquent cinq trains par la rive gauche contre un seul par la rive droite, lequel n'a pas encore été installé.

Ce n'est assurément pas là l'égalité que le cahier des charges prescrit à la Compagnie de l'Ouest de maintenir entre les deux lignes.

Nous croyons que les faits que nous venons de citer n'ont pas été suffisamment connus ou appréciés par le Conseil d'administration de la Compagnie de l'Ouest.

Nous nous sommes abstenus d'en faire l'objet de discussions ou de récriminations qui auraient pu avoir pour effet de troubler la bonne harmonie que nous avons désiré voir régner entre nous; quelque préjudiciables que fussent pour nous les réductions de péage qui étaient la conséquence du système d'exploitation mis en pratique, nous avons pensé qu'il valait mieux les subir provisoirement que de gêner les négociations entamées sur des intérêts bien autrement graves, bien autrement importants pour les deux Compagnies. Nous voulons parler de la fusion des chemins de fer de Normandie et de l'Ouest.

Il en a été tant parlé depuis un an, qu'il est temps que, pour la première fois, nous vous fassions connaître nos vues à cet égard et que nous nous inspirions des vôtres, afin d'être en mesure d'agir avec plus d'assurance dans les éventualités qui pourraient se présenter.

Le principe de la fusion des lignes dont les intérêts sont similaires a été fécond dans ses résultats; il a eu pour effet d'augmenter le crédit des Compagnies, de simplifier et de mieux garantir leur service, de diminuer leurs frais généraux, d'accroître leurs produits.

Inauguré en 1851 par la réunion de la ligne de Boulogne à celle du Nord, dont le public a aussi bien recueilli les fruits que les actionnaires des deux Compagnies, ce système a ensuite été, en 1852, appliqué sur une large échelle par la Compagnie d'Orléans, qui s'est incorporé les lignes de Bordeaux, de Nantes et du Centre. Cette fusion a été bientôt suivie de celle de Lyon à la Méditerranée, qui a réuni en un même groupe les concessions de Lyon à Avignon, d'Avignon à Marseille, de Beaucaire à Nîmes et à Alais, de Nîmes à Montpellier et de Montpellier à Cette.

Le Grand-Central s'est ensuite incorporé les lignes de Roanne à Andrezieux, d'Andrezieux à Saint-Etienne et de Saint-Etienne à Lyon.

Le chemin de Strasbourg, en se complétant jusqu'à Mulhouse, a compris dans son réseau les lignes de Montereau à Troyes et de Gray à Saint-Dizier. Il vient d'y ajouter la ligne de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg.

Enfin, la Compagnie de Lyon vient de comprendre dans l'ensemble des lignes dont elle est concessionnaire, les concessions de Dijon à Besançon, d'Auxonne à Gray et de Besançon à Belfort.

Les conseils d'administration des Compagnies de Paris à Rouen, de Rouen à Dieppe, de Rouen au Havre, de Caen et de Cherbourg et du réseau des chemins de fer de l'Ouest, ne pouvaient rester étrangers à ce mouvement; d'accord avec leurs assemblées générales, ils ont préparé des projets de fusion qui tout d'abord n'ont pas abouti, il faut le dire, parce qu'ils étaient incomplets, parce qu'on avait cru pouvoir laisser provisoirement en dehors des combinaisons adoptées un chemin qui sert de tronc commun à tous les autres, le seul qui pût donner de l'unité aux divers groupes qu'on voulait réunir; il était illogique, en effet de réunir dans un seul faisceau les chemins de fer qui forment un vaste éventail dont l'une des branches atteint Dieppe et dont l'autre aboutira à Nantes, en embrassant dans ce vaste triangle tous les ports des rivages de la Normandie et de la Bretagne, et de laisser en dehors de cette fusion les 32 kilomètres qui forment la base de cette grande exploitation, qui lui donnent son débouché dans Paris. — C'était créer un grand corps sans tête.

Pour ménager tous les intérêts et leur laisser une libre discussion, cette raison, qui frappait tous les esprits, on ne la disait pas. Assurément c'était parfaitement inutile, car on ne pouvait pas formuler une coordination de service, un système d'exploitation sans reconnaître non-seulement les avantages, mais la nécessité de notre incorporation dans le réseau; sans comprendre qu'une gare où vont aboutir six services qui y amèneront 10 à 12 millions de voyageurs par an, doit nécessairement être placée sous une direction unitaire; mais ce sentiment devait dominer toutes les préoccupations du public et du gouvernement, et c'était une étrange erreur que de supposer que l'on pouvait se soustraire à une semblable évidence.

Cette erreur, comprise trop tard, a dû être le motif déterminant de l'ajournement de la fusion, bien que ce motif n'ait été ni formellement allégué, ni officiellement discuté.

La fusion avait été, en outre, ajournée parce que le gouvernement avait voulu y joindre un nouveau réseau des lignes de Bretagne; mais ces lignes n'étant pas étudiées, les ingénieurs de l'Etat avaient été chargés d'en déterminer les tracés, d'en calculer la dépense et d'en apprécier les produits.

Ce délai a été mis à profit par les compagnies de la fusion et par nous pour négocier; ces pourparlers n'ont pas abouti. Les questions de personnes sont restées étrangères aux débats, mais on ne s'est pas mis d'accord sur les valeurs relatives des divers titres; en réalité, l'élément essentiel de ces arrangements manquait: c'étaient les conditions que l'on pouvait obtenir du gouvernement, tant pour les arrangements financiers que pour l'exécution des lignes à ajouter au réseau. La moindre différence dans ces stipulations avait, on le comprend, une importance infiniment plus grande que la différence qui pouvait se produire sur la valeur à attribuer à notre concession. Si le gouvernement avait été prêt pour ses études, les Compagnies auraient bientôt trouvé le moyen de se mettre d'accord entre elles. L'intérêt était incontestable pour toutes, et les prétentions déraisonnables, de quelque côté qu'elles pussent venir, auraient bientôt paru évidentes et il n'aurait pas été possible de les maintenir.

Dans ce débat, avions-nous à craindre d'être sacrifiés aux grands intérêts de la fusion de Normandie et de l'Ouest? Nous ne l'avons pas pensé; les pouvoirs que la constitution de 1852 a donnés au gouvernement, en matière de concession de chemins de fer, ont augmenté sa responsabilité, et nous étions sûrs d'être protégés par cette considération que notre importance ne devait pas se mesurer à la longueur kilométrique de notre parcours, mais à notre position dans le présent et dans l'avenir, et peut-être aussi, dans le passé, aux sacrifices que nous avions faits en entrant des premiers dans la carrière des voies nouvelles, et en faisant avec résolution tous les sacrifices nécessaires à toutes les expériences et à tous les progrès à réaliser dans l'exploitation des chemins de fer.

Nous sommes maintenant arrivés à une époque et dans des circonstances où ni le gouvernement ni les Compagnies ne peuvent songer à imposer ou à accepter la charge actuelle de nouvelles concessions de chemins de fer. Tous les efforts des Compagnies, toutes les préoccupations du gouvernement doivent tendre exclusivement à assurer l'achèvement des lignes entreprises.

A l'exception peut-être de notre ligne, toutes les Compagnies de chemins de fer fusionnées ou non fusionnées ont ou auront besoin de recourir, soit à des émissions d'obligations, soit à des appels de fonds. Pour faciliter ces opérations, il faut autant que possible les concentrer, les coordonner; il faut fortifier les Compagnies afin d'accroître leurs garanties et leur crédit. Ces raisons militent aujourd'hui plus que jamais en faveur de la fusion de la Normandie et de l'Ouest, comme elles ont été déterminantes pour le traité qui vient d'être signé, sous le haut patronage de M. le ministre des travaux publics, entre la Compagnie du chemin de Lyon et celle de Dijon à Besançon et à Belfort.

Ces considérations auraient bien plus de force encore si, contre notre attente, l'administration voulait donner une suite immédiate aux projets d'extension des chemins de Bretagne.

Toutes ces questions sont aujourd'hui généralement bien comprises. Le besoin de rapprochement se manifeste partout, et nous aurions cru manquer à nos devoirs si nous ne vous avions pas déclaré que nous

Digitized by Google

partageons cette manière de voir, et que nous sommes prêts à y conformer nos actes.

Pour être dans le cas d'agir dans toutes les éventualités qui pourront se présenter, toutes les Compagnies des lignes de la Normandie et de l'Ouest ayant obtenu de leurs assemblées générales les pouvoirs nécessaires pour réaliser la fusion, nous venons vous demander d'en accorder de semblables à votre Conseil d'administration, afin qu'il puisse, le cas échéant, traiter aux conditions qu'il jugera les plus convenables aux intérêts de notre Compagnie.

L'ensemble des recettes de l'exploitation pour l'année 1853 a produit 2,095,526 62
déduction faite de 151,329 fr. 79 pour impôt sur le prix des places, et des frais d'omnibus et de voitures diverses; dans cette somme se trouvent compris les bénéfices réalisés sur les terrassements des Docks.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à 906,413 46
c'est-à-dire à 54,375 fr. 94 c. de plus que le chiffre des frais de 1852.

Cette augmentation provient principalement de l'accroissement des frais généraux résultant de la séparation des services de Versailles et de St-Germain. Ces frais vont se trouver atténués par l'ouverture du chemin d'Auteuil.

En résultat, les bénéfices nets de l'exercice se sont élevés à 2,089,111 16
qui ont été appliqués de la manière suivante :

| | |
|---|---|
| 1° Solde du compte d'intérêts des emprunts et comptes courants, déduction faite du revenu des propriétés, | 489,542 50 |
| 2° Prélèvement pour la réserve, | 97,500 » |
| 3° Intérêts payés aux actionnaires le 1er octobre dernier, | 450,000 » |
| 4° Dividende à payer aux actionnaires à raison de 20 fr. par action, | 1,080,000 » |
| 5° Solde à reporter au compte de 1854, | 2,068 66 |
| | 2,089,111 16 |

Ce dividende sera payé à nos actionnaires à partir du 1er avril prochain à la caisse de la Compagnie.

Pour répondre aux dispositions de l'art. 15 des statuts actuellement en vigueur, vous avez à procéder au remplacement de deux administrateurs, MM. Emile Clapeyron et Charles Thurneyssen, dont la durée des fonctions était limitée à trois années; ils peuvent être réélus.

Vous aurez également, suivant l'usage établi à faire connaître par un tirage au sort les numéros des obligations remboursables le 1er janvier 1855 à raison de 1,250 fr. chacune.

Ce tirage comprend 328 obligations de l'émission du 2 avril 1838,
164 id. du 18 mars 1840,
101 nouvelles,
21 id.
4 id.

Il est utile de rappeler ici qu'il n'y aura à amortir réellement sur ces obligations que les 126 nouvelles, par suite soit des échanges et rachats qui ont été opérés pour les obligations de 1838 et 1840, soit de l'émission qui doit avoir lieu pour le remplacement des obligations encore en circulation sur les anciens emprunts.

## Chemin de fer de l'Ouest.

### RAPPORT

*Du Conseil d'administration à l'Assemblée générale des actionnaires du 30 mars 1854.*

Messieurs,

Les comptes de gestion qui vous ont été soumis dans votre dernière assemblée générale ne comprenaient encore que les résultats d'une exploitation de onze mois. Ceux que nous avons l'honneur de mettre aujourd'hui sous vos yeux sont rentrés dans la limite normale, et s'appliquent à l'année entière 1853.

Le rapport que vous allez entendre résume donc, jusqu'au 1er janvier dernier, l'état des travaux de construction de la ligne principale et de l'embranchement du Mans à Mézidon; les détails relatifs à l'exploitation du chemin de l'Ouest, et des deux services de banlieue; puis, enfin, la situation financière.

### *Construction de la ligne principale.*

Diverses circonstances ont retardé la livraison officielle que l'Etat devait nous faire de la partie de notre ligne principale, comprise entre la Loupe et le Mans; mais nous n'avons pas attendu que le délai légal commençât à courir. Dès le 16 février, tout ce qui était à notre charge, pour la pose de la voie, a été achevé, et la ligne exploitée jusqu'à Nogent-le-Rotrou, malgré les difficultés d'une tranchée ouverte sur près de 4 kilomètres, et qui n'est pas encore complétement terminée.

Nous n'avons eu à supporter aucune dépense extraordinaire pour cette entrée en jouissance de 27 kilomètres; les dépendances de la gare de Nogent ont été suffisantes; elles répondent à l'importance des relations qui doivent s'y établir.

Nous nous sommes donc mis à l'œuvre aussitôt que les travaux à notre charge ont pu marcher de front avec ceux de l'Etat. Sur une somme de 10,500,000 fr. prévue pour l'exécution de cette section, 3,837,615 fr. 56 c. étaient dépensés et soldés au 31 décembre 1853.

Depuis, les efforts de nos ingénieurs ont imprimé une activité croissante à toutes les parties de ce service. Ils ont été heureusement secondés par les entrepreneurs. Aussi c'est avec une vive satisfaction que nous pouvons vous annoncer que, à moins d'événements de force majeure, la ligne entière sera ouverte et mise en exploitation jusqu'au Mans avant la fin du mois de mai.

La gare du Mans, dont les dépendances sont considérables, sera assez avancée pour permettre d'y installer tous les services.

Les stations intermédiaires, dont les principales sont le Theil, la Ferté-Bernard, Connerré et Pont-de-Gesnes, seront livrées au public, en complet état d'achèvement, dès l'ouverture de l'exploitation.

L'importance des relations commerciales qui se lient déjà ou qui sont sur le point de se lier à notre ligne, une fois parvenue au Mans, nous a conduits à poser la double voie sur une partie assez étendue du parcours, au delà comme en deçà de la Loupe.

Les difficultés que présente l'exploitation à une seule voie, en présence d'un trafic considérable, auraient suffi, sans doute, pour nous déterminer. Mais, aux termes du cahier des charges, ce travail peut vous être demandé lorsque le produit de votre ligne s'élèvera, sur cette section, au-dessus de 18,000 fr. par kilomètre. Au moyen des parties sur lesquelles la double voie existera, la plus longue distance à une seule voie sera de 30 kilomètres environ. Nous avons ainsi prévenu toute occasion de difficultés pour notre exploitation, et donné une ample satisfaction au vœu de la loi.

Cette dépense complémentaire rentre d'ailleurs dans nos prévisions, et ne trouble pas l'économie de l'emploi que nous avions assigné à notre capital de construction.

### *Dépenses de construction : chemins de l'Ouest jusqu'à la Loupe; chemins de Versailles, rive droite et rive gauche.*

La gare du Montparnasse, dont l'achèvement à notre charge avait été évalué à 884,801 fr. 63 c., peut être considérée comme terminée, et les dépenses, renfermées dans la limite des crédits, ont été à peu près soldées dans l'exercice 1853.

Il en est de même des ateliers et de la gare aux marchandises de Vaugirard, dont la dépense était portée à 390,000 fr.

Enfin les travaux complémentaires du chemin de l'Ouest, jusqu'à la Loupe, de la rive droite et de la rive gauche, en y comprenant l'achat du matériel roulant et toutes les dépenses accessoires, sont évalués à la somme de 13,398,917 fr. Au 31 décembre, les dépenses effectuées se sont élevées à 8,854,408 fr. 64 cent.

Les travaux les plus importants qui restent à faire s'appliquent :

1° A la rive droite, pour le renouvellement de la voie et pour le matériel roulant, qui a dû être augmenté et amélioré;

2° A la rive gauche, dont les stations intermédiaires et la gare de Versailles ont besoin de réparations et d'extension considérables. Nous avons reconnu ces nécessités, et nous sommes en mesure de pourvoir aux plus urgentes. Partout on a pu constater les bons effets des soins que l'on apporte au matériel destiné aux voyageurs; mais pour les trains de banlieue, l'étude des perfectionnements réalisables doit être incessante. Ceux que nous avons déjà introduits et que nous nous proposons d'étendre sur les deux chemins de Versailles, nous permettent de faire le service dans des conditions dont le public n'a pas encore joui, quant au matériel, et qui se compléteront successivement, quant aux gares et stations.

### *Construction de l'embranchement du Mans à Mézidon.*

Sur l'embranchement du Mans à Mézidon, où tous les travaux sont à notre charge, les études de tracé et de nivellement ont été faites en décembre 1852, janvier et février 1853, pour la partie comprise entre le Mans et un peu au delà d'Alençon.

Nos agents ont poursuivi sans retard les démarches relatives à l'acquisition, amiable ou par expropriation, des terrains etc.

Cette opération, malgré des prétentions excessives que le jury n'a pas consacrées, est aujourd'hui entièrement terminée.

Les terrains sont livrés à l'entrepreneur, et le prix se solde au fur et à mesure que les propriétaires remplissent les formalités légales.

Les frais qu'entraînera l'acquisition de tous les terrains pour cette section ne dépasseront pas la somme de 750,000 fr. (en moyenne 5,700 fr. par hectare exproprié ou acquis à l'amiable).

Le tracé suit la vallée de la Sarthe sur une grande longueur, touche à Beaumont, se rapproche de Fresnay, de Mamers, et rejoint la Sarthe pour arriver à Alençon où l'emplacement de la gare permet de le diriger sans difficultés vers Séez et Argentan.

Les études sont aujourd'hui complètes jusqu'à Argentan et se poursuivent jusqu'à Mézidon. Elles nous promettent de ne pas dépasser, sur les sections qui nous restent à adjuger, les prix que nous avions obtenus pour celle qui est entreprise.

Vous vous rappelez qu'un marché a été conclu avec M. Brassey pour l'exécution des terrassements et des travaux d'art, la fourniture du ballast, les traverses, la pose de la voie, moyennant 90,000 fr. par kilomètre sur la section comprise entre le Mans et Alençon.

Près de 200,000 mètres cubes de terrassements sont déjà livrés.

18 ponceaux ou viaducs sont achevés.

11 sont commencés.

Les ponts, au nombre de cinq, sur la Sarthe sont fondés et les maçonneries hors de l'eau.

Les approvisionnements de toute nature se poursuivent activement.

Quant aux rails et coussinets, pour lesquels des retards fâcheux s'étaient produits, nous avons dû combiner de nouvelles époques de livraisons, qui nous donnent lieu de compter sur l'exactitude des établissements avec lesquels nous avons traité.

Nous atteindrons ainsi le milieu de l'année 1855 avec la certitude d'entrer, à cette époque, en jouissance de la section jusqu'à Alençon. Vous n'oublierez pas que la loi de concession, en nous accordant jusqu'à la fin de 1858 pour achever la ligne jusqu'à Mézidon, nous a donné toute latitude pour conduire à bien cette partie intéressante de notre entreprise, sans accroître dans une proportion onéreuse le capital à appeler.

Les dépenses de l'embranchement se sont montées au 31 décembre 1853 :

| | |
|---|---|
| Pour le matériel roulant, à | 220,609 » |
| Pour les terrassements et achats de terrains, à | 572,820 » |

En résumé, nous parvenons au Mans, et notre compte de construction restera dans les limites assignées à l'avance comme la base de toutes nos appréciations.

Nous exécutons l'embranchement dans les conditions les plus avantageuses.

Voilà pour les résultats obtenus.

### *Section du Mans à Laval.*

Dépasserons-nous le Mans sur la ligne principale en 1855, et notre exploitation devra-t-elle s'étendre jusqu'à Laval?

Jusqu'à présent, tout fait regarder comme certain l'achèvement des travaux qui doivent nous être livrés;

Digitized by Google

de sorte que nous soyons mis en possession régulière au mois de janvier prochain.

Mais alors commencera le remboursement des avances faites par nous à l'État, et nous y trouverons des ressources à peu près suffisantes pour couvrir les dépenses à notre charge.

## EXPLOITATION.

### *Ouest proprement dit.*

RECETTES.

L'exploitation de la ligne principale a compris en 1853 le même nombre de kilomètres que pendant le dernier trimestre de l'exercice dernier. Les résultats qu'elle a présentés ont justifié nos espérances. La station de la Loupe, ouverte au mois de septembre 1852, est restée la tête de la ligne, et c'est seulement le 16 février dernier que nous avons pu porter l'exploitation jusqu'à Nogent-le-Rotrou.

Les recettes brutes de l'année 1853 se sont élevées à 3,703,380 fr. 77 c. répartis comme suit entre les diverses espèces de transports.

*Grande vitesse.*

| | | |
|---|---|---|
| Voyageurs, | | 1,971,281 35 |
| Marchandises, bestiaux et recettes diverses, | | 265,947 31 |
| | | 2,237,228 66 |

*Petite vitesse.*

| | | |
|---|---|---|
| Marchandises, | 1,166,043 59 | |
| Animaux, voitures et recettes diverses, | 300,108 52 | 1,466,152 11 |
| Total égal | | 3,703,380 77 |

Ces chiffres font ressortir, à l'avantage de l'année 1853, une augmentation de 822,337 fr., soit plus de 28 0/0. Cette augmentation doit être, pour une partie, attribuée à l'exploitation de la section de la Loupe. Vous remarquerez cependant que la recette par kilomètre a aussi augmenté ainsi que le démontrent les chiffres suivants :

*Produit par kilomètre.*

| | |
|---|---|
| 1850, | 21,814 fr. |
| 1851, | 25,984 |
| 1852, | 26,086 |
| 1853, | 29,626 |

Nous avons ainsi presque atteint le produit par kilomètre, que M. le rapporteur de notre loi de concession attribuait à la ligne de Versailles à la Loupe, et cela, dans une année où la cherté des blés a eu sur l'une des classes les plus importantes de vos transports une influence très-défavorable.

Nous devons constater, en outre, que notre tête de ligne, maintenue à 124 kilomètres seulement de Paris, nous exposait à une concurrence qui n'avait pas été prévue. Ainsi, nous avons vu nous échapper non-seulement la plus grande partie des provenances de la Bretagne, mais même beaucoup de voyageurs et de marchandises détournés de Laval par des abaissements de prix contre lesquels nous ne pouvions lutter avec avantage.

Dans deux mois, lorsque votre ligne sera ouverte jusqu'au Mans, votre exploitation entrera en possession de ce trafic qui lui échappe aujourd'hui. Il y a lieu d'espérer qu'alors le chiffre prévu sera dépassé.

| | |
|---|---|
| Le nombre des voyageurs transportés, en 1853, a été de | 593,970 |
| Ce nombre, en 1852, avait été seulement de | 529,075 |
| Augmentation, | 64,895 |

Soit plus de 12 0/0.

*Recettes.*

| | | |
|---|---|---|
| 1853, | 1,971,281 35 | |
| 1852, | 1,479,744 33 | |
| Augmentation, | 491,537 02 | |

Soit plus de 33 0/0.

| | |
|---|---|
| Chaque voyageur a rapporté en moyenne | 3 32 |
| Ce produit n'avait été, en 1852, que de | 2 80 |
| Différence en plus, | 0 52 |

due principalement à l'augmentation du parcours de 36 kilomètres entre Chartres et la Loupe.

Si on met en regard la répartition des voyageurs dans les trois classes de voitures pendant les années 1851, 1852 et 1853, on remarque, dans cette dernière année, une augmentation proportionnelle assez forte de la seconde classe (environ 6 0/0), et une réduction proportionnelle des voyageurs de troisième classe. Ce fait, qu'aucune mesure extraordinaire n'a occasionné, paraît indiquer des besoins nouveaux chez des populations qui, pour la plus grande partie, avaient mis jusqu'ici le bon marché au-dessus de la commodité et de la vitesse du transport.

Voici quels sont ces chiffres de répartition :

| | 1853. | 1852. |
|---|---|---|
| 1re classe, | 7 0 0 | 6.30 0 0 |
| 2e classe, | 20 0/0 | 20.60 0/0 |
| 3e classe, | 67 0/0 | 73.10 0/0 |

Il y a toute raison de croire que les voyageurs du Mans changeront les bases de cette proportion à l'avantage des deux premières classes. L'expérience a constaté la préférence de plus en plus donnée aux voitures les plus commodes à mesure que la longueur du parcours augmente.

*Petite vitesse.*

Nous avons à vous signaler un développement marqué dans le service de la petite vitesse.

| | |
|---|---|
| Le nombre de tonnes de marchandises transportées, qui n'avait été en 1852 que de | 133,692 |
| s'est élevé en 1853 à | 168,802 |
| Différence en faveur de 1853, | 35,110 |
| Soit plus de 26 0/0. | |
| Le produit correspondant à ces transports a été en 1852 de | 890,562 » |
| En 1853 de | 1,166,043 » |
| Différence en faveur de 1853, | 266,481 » |
| Soit environ 30 0/0. | |

Les marchandises, sur maringottes et les céréales ont été, comme par le passé, les principaux objets de transport.

Les maringottes nous ont aussi donné 45,843 tonnes. C'est une augmentation de près de 11,000 tonnes sur les transports de l'an dernier.

Mais sur les blés, les farines et les graines de toutes espèces, la progression a été arrêtée par l'insuffisance de la récolte dans les contrées que traverse votre chemin. La consommation locale a absorbé, en grande partie, les produits employés d'ordinaire à l'approvisionnement de Paris, et vous n'avez pas eu comme d'autres lignes, pour compenser ce déficit, les transports de blés étrangers.

En outre, nous avons dû répondre à l'appel que le Gouvernement a fait aux Compagnies de chemins de fer dans le but de diminuer, autant que possible, les frais de transport sur les substances alimentaires et principalement sur les blés. Ces considérations expliquent la faiblesse de certains produits par rapport au tonnage transporté.

Au reste, pour que vous puissiez apprécier mieux encore l'influence des faits que nous venons d'exposer, nous vous ferons remarquer que les transports de blés et graines, qui étaient en 1852, de 20,725 tonn. sont tombés en 1853 à 11,659 »

| | |
|---|---|
| Diminution, | 9,066 tonn. |
| Soit 43 6 0/0. | |
| Et le produit, qui avait été en 1852 de | 161,445 |
| Est tombé à | 48,595 |
| Diminution, | 112,850 |

Soit près de 70 0/0.

Il faut bien espérer que la prochaine récolte rendra à cette partie de vos transports l'activité et le développement sur lesquels nous devons compter, et, qu'à partir du mois de juillet, nous pourrons replacer vos tarifs dans les conditions normales.

Le trafic des bestiaux présente une augmentation importante à l'avantage de 1853.

Le nombre de têtes de bœufs ou vaches, qui n'était en 1852 que de 3,781, se trouve porté cette année à 23,766.

Le plâtre, qui ne figurait l'an dernier que pour 13,780 tonnes, arrive cette année à 23,987 tonnes, et la recette a éprouvé une augmentation correspondante. Vous savez que ce produit représente une grande partie de vos transports de retour vers l'Ouest.

En examinant attentivement la nomenclature des produits que nous avons transportés, on est conduit à remarquer que l'agriculture y tient la plus grande place, et que nous ne sommes pas encore parvenus jusqu'au point où nous devons rencontrer et féconder le mouvement industriel et commercial.

Mais quand on compare la richesse et la fertilité des contrées que nous avons à desservir, avec celles de plusieurs autres lignes dont les produits actuels sont plus importants, il est difficile de ne pas compter sur un accroissement sensible. C'est à ce point de vue seulement que nous appellerons votre attention sur les résultats déjà connus de l'exercice courant. Le trafic des onze premières semaines fait ressortir une augmentation de plus de 25 0/0 pour les produits de la ligne principale.

Il y aurait témérité, sans doute, à évaluer d'après cette base le trafic de l'année entière.

Cette indication a cependant son importance comme moyen d'appréciation générale

## CHEMIN DE BANLIEUE.

RIVE DROITE.

Les recettes de la rive droite, pendant l'année 1853, ont atteint le chiffre de, 1,753,388 fr. 54 c.

C'est la plus forte recette annuelle obtenue depuis que ce chemin existe. C'est un produit de près de 400,000 fr., supérieur à la recette moyenne annuelle des années antérieures.

Il a été transporté 1,972,396 voyageurs,

Qui ont produit 1,661,032 fr. 05.

Recette moyenne par voyageur 0 fr. 83 c.

En 1851, dernière année complète d'exploitation de la Compagnie de la rive droite, ce chiffre ne s'était élevé qu'à 0 fr. 71 c.

Cette différence s'explique par le rehaussement que nous avons fait subir aux tarifs des stations jusqu'à Ville-d'Avray.

Les prix que nous percevons aujourd'hui sont dans une proportion convenable avec les distances kilométriques parcourues sur la rive gauche; ils nous ont paru surtout commandés par le péage que la Compagnie de St-Germain prélève sur chaque voyageur. Au surplus, le résultat que nous venons de vous signaler justifie cette appréciation.

Nous avons d'ailleurs introduit dans les tarifs un abaissement dans le prix des places des enfants au-dessous de sept ans. Ce prix est réduit à 25 c.

La répartition des voyageurs entre les deux classes de voitures s'est opérée de la manière suivante :

| | |
|---|---|
| Diligences, | 21 0/0, |
| Wagons, | 79 0/0. |

*Rive gauche.*

| | |
|---|---|
| Les recettes de la rive gauche pendant l'année 1853 ont été de | 987,557 60 |
| Elles avaient été en 1852 de | 820,533 65 |
| Différence en plus | 167,023 95 |
| Soit plus de 20 0/0. | |
| Le nombre de voyageurs a été de | 1,226,064 |
| Il avait été en 1852 de | 943,646 |
| Différence en plus | 282,418 |
| Les voyageurs ont produit | 959,552 40 |

La moyenne de produit d'un voyageur a donc été de 0 fr. 79 c.

La gratuité des omnibus de la ville à la gare, pour toutes les stations de la ligne, a eu un bon résultat.

| | |
|---|---|
| Le nombre des voyageurs amenés ainsi dans les voitures de la Compagnie n'avait été en 1852 que de | 144,631 |
| En 1853 il s'est élevé à | 227,386 |
| Soit en plus | 82,755 |

On peut sans doute considérer cette mesure comme une diminution sur le prix des places; mais nous avons pensé que ce mode était préférable, car il en résulte pour le voyageur une facilité de transport dans Paris qu'un abaissement pur et simple de tarifs ne lui procurerait pas.

Le rapport des voyageurs de diligence aux voyageurs de wagons a été de 10 à 84.

Nous ne terminerons pas ce qui concerne nos deux chemins de banlieue sans vous faire remarquer qu'en imposant à votre concession l'obligation de les acheter et en assistant aux stipulations de cette acquisition, la loi a bien compris qu'il en résulterait pour votre ex-

Digitized by Google

ploitation des charges onéreuses. Nous ne pouvions nous flatter de les annuler, mais tous nos efforts devaient tendre à les atténuer.

Nous y sommes parvenus dans une proportion qui vous paraîtra, nous l'espérons, satisfaisante.

EXPLOITATION.

*Dépenses.*

Les dépenses de l'exploitation proprement dites se sont élevées, pour la ligne principale et les deux sections de Versailles, à 3,009,231 fr. 84 c., ainsi que vous le verrez dans un des tableaux qui vous ont été remis. Ce chiffre se répartit comme suit :

| | |
|---|---|
| Ouest, | 1,713,964 83 |
| Rive droite, | 773,594 47 |
| Rive gauche, | 521,742 52 |
| Total, | 3,009,231 84 |

soit 46 1/2 0/0 de la recette brute de 6,444,327 fr.

L'an dernier, notre dépense d'exploitation s'était élevée à 48 1/2 0/0 sans la rive droite.

Avec la rive droite, nous avons pu, en 1853, réaliser une économie, malgré les dépenses extraordinaires que nous avons dû supporter pour les réparations du vieux matériel qui nous a été livré par l'ancienne Compagnie.

Dans notre rapport de l'an dernier, nous vous exprimions l'espoir de ramener l'exploitation des chemins de banlieue et de la ligne principale à 50 0/0; nous sommes restés au-dessous de cette estimation.

Parmi les dépenses de l'exploitation, il en est une qui n'a pesé que d'une manière peu sensible sur l'exercice 1853, mais dont l'effet sera plus important dans l'exercice actuel : c'est l'indemnité que nous avons cru devoir allouer à nos ouvriers d'ateliers et à nos employés dont le traitement ne s'élève pas au-dessus de 1,500 fr., en raison de la cherté des subsistances, et d'après les charges de famille de chacun. Cette allocation supplémentaire, qui ramène pour eux le prix du pain à 35 c. par kilog., a commencé le 15 novembre, et ne paraît malheureusement pas devoir cesser avant la récolte prochaine. Nous vous en rendrons un compte détaillé pour l'exercice 1854.

*Matériel.*

Le matériel qui sert aujourd'hui à l'exploitation et celui dont la livraison s'opère en ce moment, en vue de l'ouverture du Mans, est composé comme suit :

35 machines à voyageurs ;
15 machines à marchandises ;
165 voitures à voyageurs ;
20 wagons à bagages ;
570 wagons à marchandises ou à bestiaux :
63 trucks à maringottes ou à chaises de poste,
48 wagons ballast.

Ce matériel sera augmenté, dans le courant de l'année, des livraisons qui seront faites pour la section du Mans à Alençon.

Nous avons commandé pour cette section 8 machines, 39 voitures à voyageurs et 86 wagons.

Nous avons en outre passé des marchés pour 24 locomotives, qui seront nécessaires pour l'exploitation des sections du Mans à Rennes.

Les époques de livraisons sont calculées de manière à ne charger votre budget de construction qu'au moment où le matériel sera devenu indispensable par suite du prolongement de la ligne vers la Bretagne.

Nous avons pu, en faisant à temps cette commande importante, nous assurer des prix auxquels le renchérissement des métaux ne nous permettait plus de traiter aujourd'hui.

Enfin, nous recevrons, dans le courant de l'année 100 nouveaux wagons à marchandises à valoir sur le matériel de la section du Mans à Laval. Ce supplément pourra être devenu nécessaire par suite du développement du trafic de la ligne jusqu'au Mans.

*Rive droite.*

Dans le dernier rapport que nous avons présenté, nous vous avons annoncé que nous avions fait, pour cette section, plusieurs commandes qui nous paraissaient indispensables. Nous allons compléter ces renseignements par l'exposé des mesures que nous avons cru utile de prendre depuis.

Nous avons eu à partager, vous le savez, avec la Compagnie de Saint-Germain, le matériel appartenant à la Rive droite et qui était en communauté avec ces deux Compagnies.

Nous avons retiré de ce partage :

31 machines locomotives ;
144 voitures à voyageurs, dont :
36 diligences,
53 wagons,
55 wagons à filets pour le service d'été ;
5 wagons bagages.
2 trucks à équipages;
2 wagons écuries;
25 wagons à terrassement ;
Ce matériel était insuffisant.

Les parties essentielles offraient sans doute les conditions nécessaires de sécurité ; mais plusieurs machines n'étaient pas propres à un service de banlieue considérable sur un chemin à fortes pentes comme celui de la Rive droite. Les wagons de voyageurs exigeaient une nouvelle appropriation que nous n'avons pas pu faire aussi promptement que nous l'aurions désiré, sous peine de compromettre le service.

Mais, déjà, vingt-cinq voitures neuves sont en circulation depuis plus d'un mois. Elles sont construites sur un modèle qui paraît offrir les combinaisons les plus convenables pour les voyages à courtes distances, lorsque le service d'été s'ouvrira.

Les trains ordinaires, dans la semaine, seront *exclusivement* composés de voitures neuves, et les appropriations nécessaires à l'ancien matériel pourront être exécutées successivement sans inconvénient pour la circulation.

Nous avons dû faire vendre, comme matériaux, 4 machines hors d'état de circuler sans des réparations trop coûteuses. Nous avons, en outre, vendu 12 machines, trop faibles pour gravir les pentes d'Asnières à Versailles.

Sur les 15 machines qui nous restent, 7 ou 8 seulement pourront être définitivement conservées. Nous avons intérêt à n'avoir, pour les trains de banlieue, comme pour ceux de l'Ouest, que des machines assez fortes pour dispenser les doubles attelages, qui ne compensent l'excès de frais de traction par aucun avantage.

Nous avons remplacé les machines vendues par les 8 locomotives dont nous avons annoncé la commande dans notre dernier rapport, et qui assurent, sur la rive droite, une régularité de marche qu'on n'aurait pu obtenir sans elles.

Nous avons passé des marchés pour 20 voitures de première classe, et 40 wagons de deuxième classe à impériales. Ce matériel devrait nous être aujourd'hui entièrement fourni. Mais l'encombrement des ateliers a empêché plusieurs constructeurs de faire ces livraisons aux époques convenues.

*Rive gauche.*

Le matériel de la Rive gauche, que nous entretenons depuis plus de deux ans, est dans un excellent état de conservation. Le nombre des voitures est encore insuffisant; mais nous avons commandé :

15 diligences;
30 wagons à impériales (1re et 2e classe);
2 wagons bagages.

Nous sommes en possession de 4 nouvelles machines.

Ce matériel nous permettra de donner satisfaction à toutes les nécessités du service.

SITUATION FINANCIÈRE.

Il n'est peut-être pas sans intérêt, en ce moment, de jeter avec vous un coup d'œil approfondi sur notre situation financière.

Notre capital est fixé par nos statuts à 70 millions, dont la moitié est représentée par 70,000 actions de 500 fr. : l'autre moitié peut être obtenue par des émissions d'obligations.

Mais ce dernier élément ne doit concourir que dans la proportion des appels de fonds faits sur les actions. Telle est, en conséquence, aujourd'hui notre situation :

| | |
|---|---|
| 250 fr. ont été versés par les actions et représentent une somme de | 17,500,000 |
| 17,500 obligations ont été émises, le 26 juillet dernier, pour une somme de | 17,500,000 |
| Total | 35,000,000 |

Ce chiffre devrait être accru de la prime de 50 fr. obtenue sur les obligations, et qui s'élève à la somme de 816,700 fr.

Mais il convient, pour la régularité des écritures, de tenir compte : 1° de 123 actions qui sont restées sans attribution après la répartition, au prorata de la souscription, de 20,000, actions exigées pour l'embranchement de Méridon; 2° de 966 obligations sans attribution après la répartition, lors de l'émission du 26 juillet dernier. Vous vous rappelez que la moitié des obligations émises, soit 8,750, avaient été réservées à nos actionnaires. Ce nombre devait être réparti entre 55,772 actions, qui avaient été déclarées par les souscripteurs. Nous leur avons appliqué le diviseur le plus exact, 1 obligation pour 7 actions. Nous avons, en outre, décidé que les porteurs de moins de 7 actions, qui avaient souscrit, recevraient une obligation. En tenant compte des réductions qui ont été opérées sur les quotités souscrites, faute de justification de titres, il est resté 966 obligations, qui ne pouvaient donner lieu à une nouvelle répartition complète, et qui sont entrées dans notre portefeuille avec les 123 actions dont il vient d'être parlé.

Au 31 décembre dernier, sur le nombre total des obligations, 9,490 étaient déjà acquittées par anticipation.

Aujourd'hui, il ne reste à verser sur le quatrième terme à échoir le 15 avril qu'une somme de 1,473,750 »

| | |
|---|---|
| Les anticipations se montent donc à | 6,885,750 » |
| et l'escompte, qui a été payé, à | 100,016 97 |

Les 17,500 obligations émises le 26 juillet dernier, bien qu'elles soient seules comptées par l'État dans l'évaluation de notre capital social, n'entrent pas néanmoins dans notre dette sociale à un autre titre que les 15,036,000 fr. d'obligations émises successivement le 5 mai et le 27 août 1852 pour acquitter le prix des chemins de la rive droite, de la rive gauche, et remplir nos engagements envers la Compagnie de Saint-Germain.

Celles-ci étaient la condition de votre entrée en jouissance de ces chemins. Elles ont été en conséquence considérées dès le principe comme une charge de l'exploitation, et votre compte de capital n'a rien eu à payer, à titre d'intérêts, pour cette série d'obligations.

Mais la liquidation de notre compte avec la Compagnie de Versailles, rive droite, a fait ressortir des résultats qui doivent vous être exposés.

Aux termes de l'art. 8 de la convention annexée à la loi de notre concession, vous êtes chargés de l'actif et du passif de la Compagnie de la rive droite.

Lors de notre prise de possession, la situation de cette Compagnie se résumait ainsi :

Elle avait contracté des emprunts à la garantie desquels elle avait affecté des obligations faisant partie d'une émission dûment autorisée, mais qui n'avait pas été négociée.

En outre, en vertu d'autorisations régulières émanées des assemblées générales, elle avait, depuis quelques années, converti en obligations remboursables, au moyen d'un amortissement en 49 ans, une partie de sa dette émise ou 1839 et dont l'amortissement devait s'opérer en 15 années.

La partie non convertie de cette dette était remboursée par la négociation des obligations nouvelles de 1843, et de telle sorte que l'amortissement de la dette totale de la rive droite s'opérât sur une période de 49 années.

Aussitôt que notre prise de possession du chemin de la rive droite a été définitive, nous avons dû nous occuper de régulariser la position de notre Compagnie vis-à-vis de tous les créanciers de l'ancienne Compagnie de la rive droite.

A l'échéance nous avons payé 700,000 fr. d'engagements souscrits par elle au profit de la Compagnie de St-Germain, et nous sommes ainsi rentrés en possession des 783 obligations déposées en nantissement.

Nous avons, d'un autre côté, remboursé un certain nombre d'obligations provenant de tirages antérieurs. Ces deux opérations ont exigé une avance, que notre compte capital a dû faire et qui doit lui être restituée.

Les obligations de la rive droite en circulation au 1er juillet 1852 se divisaient ainsi :

4,736 obligations à amortir en 49 ans.
2,236 obligations à amortir en 15 ans.

Quant aux 783 obligations déjà régulièrement émises par la rive droite, rien ne s'oppose à ce qu'elles soient négociées.

Mais pour la liquidation définitive de la dette arriérée de la rive droite, il est nécessaire que vous nous autorisiez : 1° à émettre de nouvelles obligations de l'Ouest conformes à celles de l'émission, qui a déjà eu lieu les 5 mai et 27 août 1852, afin de rembourser à

Digitized by Google

notre compte capital les sommes qu'il a avancées ; 2° à émettre successivement et chaque année un nombre d'obligations dans la même forme, pour remplacer celles, également à courte échéance, que les tirages annuels amèneront à remboursement.

Nous nous empressons de vous faire observer que cette substitution, bien loin d'aggraver nos charges déjà établies, ne fait que remplacer un amortissement onéreux par un autre plus long et, par conséquent, moins lourd pour l'exploitation ; c'est une conversion et non une création de dette.

Pour les porteurs d'obligations de la rive droite, cette mesure est sans intérêt, puisqu'elle n'augmente pas le nombre de titres actuellement en circulation. Enfin, pour les porteurs de nos propres obligations données en paiement des traités, tout ce qui allége le poids des charges qui correspondent pour nous à ces traités est une amélioration dont ils n'ont qu'à se féliciter.

Si vous adoptez la résolution qui vous est proposée, nous n'aurons plus à porter au compte annuel des charges de l'exploitation, pour intérêts et amortissement des obligations de l'ancienne Compagnie de la rive droite, qu'une somme de 386,000 fr.

Tandis que s'il nous faltait rembourser intégralement les obligations à courte tenue, l'amortissement annuel exigerait 625,000 fr. environ.

Nous avons dû, par suite de l'accroissement de notre capital social, verser, le 27 août, une somme de 37,000 fr. au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Il ne nous reste plus qu'à appeler votre attention sur l'importance qu'a dû prendre successivement notre capital d'avances au Trésor public. Au 31 décembre dernier, il était déjà de 10,124,109 fr. 75 c., dont 9 millions à titre de prêt sans intérêt, et le surplus en cautionnement à 4 0/0.

Depuis, le chiffre du prêt s'est encore accru d'un million, et notre dividende se trouve ainsi grevé sans compensation jusqu'au moment où ces avances nous seront remboursées.

Heureusement, d'une part, par suite des économies que l'Etat réalise sur la construction à sa charge, nous n'aurons plus à ajouter qu'une somme probablement insignifiante ; et, de l'autre, le budget de l'Etat pour 1855, en prévision de l'achèvement des travaux jusqu'à Laval, contient les allocations nécessaires pour nous restituer dans l'année 1855, aux termes de l'art. 48 de notre cahier des charges, la moitié de nos avances, soit 5 millions.

En 1855 aussi nous aurons droit au premier terme du paiement par l'Etat de la subvention de 14 millions afférente à l'embranchement de Mézidon, soit 2,800,000 fr.

Ainsi nous entrons dans une nouvelle phase de notre entreprise où à nos propres ressources viennent se joindre celles de l'Etat : soit qu'il nous fournisse, à titre de remboursement, la plus grande part des sommes nécessaires pour arriver à Laval et à Rennes ; soit qu'il contribue à l'achèvement de la ligne transversale.

Aussi nous n'hésiterons pas à vous donner l'assurance que nous ferons face aux besoins de l'année actuelle, sans vous demander de nouveaux versements.

Mais, quel que soit le soin avec lequel nous avons réglé l'ordre des travaux, il faut se prémunir contre toutes les éventualités, même contre celles qui se produiraient au dehors de nous, et nous nous bornons à vous affirmer qu'un appel de fonds, s'il a lieu, n'excédera pas 50 fr.

Tel est, Messieurs, l'ensemble de notre situation financière. Il ne présente rien qui, même dans les circonstances actuelles, nous semble de nature à atténuer les espérances qu'il nous avait été permis de concevoir. Nous ne nous trouvons engagés dans aucune entreprise dont nous n'ayons depuis longtemps mesuré la portée. Les délais qui nous sont accordés pour l'exécution de nos lignes sont suffisants pour que nous puissions y procéder avec prudence.

| | | |
|---|---|---|
| Quant aux résultats de l'année 1853, le bénéfice net est de..... | | 1,487,310 fr. 20 c. |
| Si on en déduit le premier semestre d'intérêt payé le 1er octobre à raison de 2 0/0, soit. | 350,000 | » |
| Il reste à répartir... | 1,137,310 | 20 |

Ce qui nous permet de distribuer encore à titre de complément d'intérêt et de dividende à chacune des 70,000 actions une somme de 16 fr., laissant au crédit de l'exercice courant un solde de 17,310 francs. Cette somme de 16 fr., si vous l'approuvez, vous sera payée à la caisse de la Compagnie, à la gare Saint-Lazare, dès le 1er avril prochain.

Le dividende total pour 1853 aura donc été de 21 fr. pour une somme versée de 350 fr. ou 8 fr. 40 0/0.

Pour justifier ces propositions, nous vous demandons d'approuver les comptes qui vous sont soumis.

Les journaux vous ont informés que nous avions pris des mesures pour l'établissement d'une caisse de dépôts de vos titres d'actions et obligations. C'est un moyen de sécurité dont nous ne pouvions négliger de vous faire jouir.

Dans la dernière assemblée, nous avions obtenu votre sanction pour une mesure qui semblait devoir prochainement confondre nos intérêts et notre avenir avec ceux de trois autres Compagnies.

La fusion projetée ne s'est point réalisée. Vous avez appris quels étaient les motifs qui l'ont fait ajourner.

L'étude des chemins de Bretagne, que le gouvernement a prescrite, est à peine terminée, et elle n'est pas encore soumise aux conseils qui ont à l'apprécier.

Il ne nous appartient pas de préjuger les dispositions du gouvernement relativement à l'exécution de ce réseau, et il nous suffit de vous faire remarquer que, lorsqu'il sera question de l'entreprendre, notre Compagnie, parvenue à Rennes, se trouvera en position d'offrir des conditions plus avantageuses et plus en rapport avec les véritables intérêts de cette grande contrée.

Quant à la fusion, sera-t-elle encore considérée comme liée à la concession des chemins de Bretagne ? Nous l'ignorons. Tout ce qu'il nous est permis d'affirmer, c'est que si elle peut s'obtenir à des conditions convenables ; si elle ne nous fait pas trop chèrement acheter la sécurité, les économies et la puissance de crédit qu'elle assure ; si elle n'impose pas au présent des sacrifices, sans autre compensation que des éventualités éloignées, nous faciliterons de tout notre pouvoir la reprise des négociations que vous aviez approuvées, et que nous y apporterons le même zèle pour la défense de vos intérêts.

*Résolutions.*

1° Le rapport et les comptes qui y sont joints sont approuvés ;

2° Le dividende pour l'exercice 1853 est fixé à 21 fr.

3° Le Conseil d'administration est autorisé à prendre les mesures nécessaires pour convertir les obligations anciennes de la rive droite en obligations de la Compagnie de l'Ouest, conformes à celles dont l'émission a eu lieu les 5 mai et 27 août 1852.

## Chemin de fer de Rouen au Havre

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

*A l'assemblée générale des actionnaires du 30 mars 1853.*

Messieurs,

CONSTRUCTION ET ÉTABLISSEMENT.

Le chiffre total du compte de la construction et de l'établissement s'élevait, au 31 août 1853, à 58,294,917 87

Depuis, il a été dépensé 53,946 fr. 65 c., savoir :

*Dépenses générales.*

| | | |
|---|---|---|
| Droit d'usage de la machine à fabriquer les billets, | | 1,472 00 |
| *Terrains.* | | |
| Acquisition à Pissy-Poville, intérêts, indemnités, frais et honoraires, | | 4,305 30 |
| *Établissement de la ligne.* | | |
| Travaux de la voie et dépenses pour la télégraphie électrique, | | 2,120 60 |
| Travaux aux gares du Havre, de Saint-Romain et de Bolbec, et indemnités, | | 43,160 30 |
| *Matériel.* | | |
| Établissement d'un pont à bascule dans la gare du Havre, et d'un treuil à la station de Bolbec. | | 2,888 45 |
| Ensemble, | 53,946 65 | |
| Par contre, il vous est rentré pendant ce semestre, pour revente de terrains, | 1,006 50 | |
| Ce qui réduit la dépense du semestre à | | 52,940 15 |
| et porte l'ensemble des dépenses du compte de la construction et de l'établissement, au 28 février 1854, à | | 58,347,858 02 |

EXPLOITATION.

RECETTES.

L'ensemble des recettes, depuis le 1er septembre 1853 jusqu'au 28 février 1854, s'élève à 2,553,210 fr. 52 c., savoir :

*Service de la grande vitesse.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 303,691 | voyageurs, | | 861,400 50 |
| | Recettes supplémentaires, | | 4,890 45 |
| 947,015 kilog. | Bagages (excédant). | | 37,010 10 |
| 6,305,848 id. | Marchandises, | | 192,319 10 |
| | Voitures et bestiaux, | | 5,480 40 |
| | Trains spéciaux, | | 2,916 70 |
| | Service de la poste, | | 47,816 25 |
| | Magasinage et factage, | | 4,911 65 |
| Total de la grande vitesse, | | | 1,157,945 15 |

*Service de la petite vitesse.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 233,949 tonnes | Marchandises, | 1,337,988 90 | |
| | Voitures et Bestiaux, | 7,032 25 | |
| | Magasinage, | 3,954 50 | |
| Total de la petite vitesse, | | 1,348,975 65 | 1,348,975 65 |
| Total de la grande et de la petite vitesse, | | | 2,506,920 80 |

*Recettes diverses.*

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts pour l'usage du matériel roulant sur la ligne de Dieppe, | 6,068 57 | |
| Intérêts des fonds disponibles, recettes diverses, | 40,191 19 | |
| Total des recettes diverses, | | 46,269 72 |
| Total général des recettes, | | 2 553,210 52 |

Voici comment les recettes proprement dites de l'exploitation se sont réparties dans ces six mois :

| | | |
|---|---|---|
| Septembre | 1853, | 300,902 35 |
| Octobre, | » | 356,458 95 |
| Novembre | » | 393,062 50 |
| Décembre | » | 386,486 65 |
| Janvier | 1854, | 401,110 70 |
| Février | » | 366,899 65 |
| Recettes diverses, | | 46,269 72 |
| Somme égale, | | 2,553,210 52 |

DÉPENSES.

L'ensemble des charges et dépenses de l'exploitation s'élève à 1,871,041 fr. 14, savoir :

*Charges de l'exploitation.*

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts du prêt de l'Etat, | 130,000 » | |
| Intérêts et remboursement des emprunts, | 546,310 » | |
| Intérêts divers, | 1,484 71 | |
| Loyers, | 20,375 85 | |
| Total des charges de l'exploitation. | | 718,170 56 |

Digitized by Google

*Impôts et surveillance de l'État.*

| | | |
|---|---|---|
| Impôt du dixième, | 38,651 15 | |
| Droit de licence et permis, | 497 05 | |
| Contributions et patentes, | 12,210 90 | |
| Frais de police et de surveillance, | 7,100 » | |
| Total des impôts et frais de surveillance de l'État, | | 49,859 10 |

*Dépenses proprement dites de l'exploitation.*

| | | |
|---|---|---|
| Administration, | 20,511 » | |
| Personnel, | 277,547 79 | |
| Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art, | 123,715 53 | |
| Entretien des bâtiments, | 14,071 89 | |
| Traction, | 306,182 96 | |
| Entretien du matériel roulant, | 120,592 81 | |
| Entretien du petit matériel et du mobilier, | 12,670 99 | |
| Eclairage, | 21,928 48 | |
| Chauffage, | 6,256 91 | |
| Imprimerie, | 10,058 81 | |
| Papeterie, | 3,350 65 | |
| Habillement et équipement, | 7,971 78 | |
| Frais et articles divers, | 3,904 46 | |
| Subventions, | 24,427 55 | |
| Détaxes. | 4,909 05 | |
| Indemnités pour perte d'effets et avaries, | 8,033 90 | |
| Assurances, | 7,809 37 | |
| Frais judiciaires, | 1,726 78 | |
| Frais généraux, | 31,205 38 | |
| Caisse de prévoyance, | 6,052 40 | |
| Total des dépenses proprement dites de l'exploitation, | | 1,103,011 48 |
| Total des charges, impôts et dépenses de l'exploitation | | 1,871,041 14 |
| En résumé, dans ce semestre, les recettes ayant été de | | 1,553,210 52 |
| et les charges et dépenses de l'exploitation de | | 1,871,041 14 |
| le bénéfice net est de | | 682,169 38 |

Aux termes de l'article 19 de vos statuts, les bénéfices restants après le paiement de toutes les charges et dépenses, doivent être répartis ainsi qu'il suit :

Un dividende de 5 0/0 par an est payé aux actionnaires sur le capital versé ;

Un 0/0 par an sur le même capital est affecté à l'amortissement dudit capital ;

L'excédant est divisé par vingtièmes.

Dix-sept vingtièmes appartiennent et sont distribués aux actionnaires ;

Un vingtième est attribué aux administrateurs ;

Deux vingtièmes sont distribués aux fondateurs de l'entreprise, tant en Angleterre qu'en France.

| | | |
|---|---|---|
| La somme disponible, provenant des bénéfices nets du premier semestre s'étant élevée à | 757,613 » | |
| et celle du second semestre étant de | 682,169 38 | |
| le montant des bénéfices nets de l'année entière est de | | 1,439,782 38 |

dont la répartition, conformément aux prescriptions des statuts, s'établit de la manière suivante :

| | |
|---|---|
| 1° Aux actionnaires, dividende de 5 0/0 sur le capital, | 1,000,000 » |
| 2° A l'amortissement, 1 0/0 sur le capital, | 200,000 » |
| 3° Aux actionnaires, 17 vingtièmes de l'excédant, | 203,815 15 |
| 4° Aux administrateurs, 1 vingtième, | 11,989 » |
| 5° Aux fondateurs, 2 vingtièmes, | 23,978 23 |
| Somme égale, | 1,439,782 38 |

| | | |
|---|---|---|
| Il revient en conséquence aux actionnaires, pour l'année : dividende de 5 0/0, | 1,000,000 » | |
| 17 vingtièmes de l'excédant, | 203,815 15 | |
| Ensemble, | | 1,203,816 15 |

ce qui porte le dividende de l'année à 30 fr. par action en laissant un solde de 3,815 fr. 15 c. pour le prochain exercice.

| | |
|---|---|
| Les actionnaires ayant touché, par action, pour le 1er semestre, | 18 » |
| il reste à distribuer, par action, pour le second trimestre, | 12 » |
| Somme égale, | 30 » |

Nous avons maintenant à vous présenter l'état comparatif des recettes et des dépenses pendant les deux semestres correspondants de 1852-1853 et 1853-1854. (Tableau annexé.)

Il résulte de cette comparaison que, pendant ce dernier semestre, vos recettes présentent une augmentation de 550,354 30
et une diminution de 20,473 84

Ce qui laisse une augmentation nette de 529,880 46

L'augmentation porte sur huit articles, la diminution sur quatre, à savoir :

Augmentation :

*Service de la grande vitesse.*

| | |
|---|---|
| Voyageurs, | 85,584 70 |
| Recettes supplémentaires, | 230 30 |
| Marchandises, | 8,388 80 |
| Voitures et bestiaux, | 426 80 |
| Trains spéciaux, | 2,916 70 |
| Factage et magasinage. | 4,186 80 |

*Service de la petite vitesse.*

| | |
|---|---|
| Marchandises, | 446,148 95 |
| Voitures et bestiaux, | 2,471 25 |
| Total de l'augmentation : | 550,354 30 |

Diminution :

*Service de la grande vitesse.*

| | |
|---|---|
| Excédant de bagages, | 736 80 |

*Service de la petite vitesse.*

| | |
|---|---|
| Magasinage, | 2,937 » |

*Recettes diverses.*

| | |
|---|---|
| Intérêts pour l'usage du matériel roulant sur la ligne de Dieppe, | 9,228 74 |
| Intérêts des fonds disponibles. — Recettes diverses, | 7,571 05 |
| Total de la diminution à déduire, | 20,473 84 |
| Augmentation nette : | 529,880 46 |

A l'exception d'une diminution de 736 fr. 80 c. dans le produit des excédants de bagage, et de 2,937 fr. 25 c. au chapitre du magasinage de la petite vitesse, qui, l'année dernière, comprenait des rentrées provenant d'exercices précédents, les divers éléments de votre trafic présentent une augmentation notable.

Le transport des voyageurs s'est amélioré en nombre et en produit. La circulation s'est accrue de 23,780 voyageurs, et la recette de 85,584 fr. 70 c. Cette augmentation porte principalement sur le parcours intermédiaire, et sur les voyageurs de troisième classe de parcours direct. Elle est due, pour cette dernière catégorie, aux émigrants amenés d'Allemagne par le chemin de fer de l'Est, et qui, autrefois, empruntaient la voie du Rhin et de Rotterdam pour se rendre au Havre Pendant ce dernier semestre leur nombre a dépassé de plus de 12,000 celui du semestre correspondant.

La marchandise transportée à grande vitesse présente un accroissement en poids de 330,785 kilogr., et en recette de 8,388 fr. 80 c.

Les trains spéciaux, qui ne figuraient pas dans les recettes de l'exercice correspondant, ont produit, dans ce semestre, 2,916 fr. 70 c. Le chapitre du magasinage s'est augmenté de la recette du factage, dont les produits étaient compris antérieurement dans les recettes diverses, déduction faite des dépenses de ce service qui rentrent aujourd'hui dans le chapitre des subventions. Cette recette forme la différence en plus de 4,186 fr. 80 c.

Enfin, l'ensemble de votre service à grande vitesse présente une augmentation de 101,734 fr. 10 c., c'est-à-dire de plus de 10 0/0.

Vos transports à petite vitesse ont donné des résultats plus satisfaisants. Vous aviez transporté dans la période correspondante 170,533 tonnes de marchandises, qui avaient produit 891,839 fr. 95 c.; vos transports se sont élevés, dans le dernier exercice, à 233,049 tonnes, et à une recette de 1,337,988 fr. 90 c. C'est une augmentation de 63,416 tonnes ou de plus de 37 0/0, et de 446,148 fr. 95 c. ou de plus de 50 0/0.

Tout en tenant compte de l'augmentation résultant du transport des céréales, nous constatons avec satisfaction le développement considérable des transports ordinaires.

La recette des voitures et bestiaux, quoique relativement restreinte, s'est également accrue de plus de 50 0/0.

En résumé, l'augmentation des produits s'élève, pour la petite vitesse, à 448,620 fr. 20 c., et pour l'ensemble de vos services de grande et petite vitesse, à 550,354 fr. 30 c., ce qui donne, sur le chiffre des recettes correspondantes de votre trafic, une amélioration générale de 28 0/0.

Vos recettes diverses ont éprouvé une réduction. Les intérêts qui vous sont payés pour l'usage de votre matériel sur la ligne de Dieppe ont diminué de 9,228 fr. 74 c. La cause en est dans le développement de votre propre trafic, qui a nécessité l'emploi presque exclusif de votre matériel.

Quant à la diminution qui figure au chapitre des intérêts des fonds disponibles, elle résulte de la réduction sensible du taux des reports qui, l'année dernière, avaient fourni à vos fonds disponibles un placement très avantageux.

La comparaison des dépenses donne les résultats suivants :

*Charges de l'Exploitation.*

| | | |
|---|---|---|
| AUGMENTATION : | | |
| Intérêts et remboursement des emprunts | 177 60 | |
| Loyers | 24 50 | |
| | 202 10 | |
| Diminution : | | |
| Intérêts divers (à déduire) | 122 41 | |
| Augmentation nette | | 79 75 |

*Impôts et surveillance de l'État.*

| | | |
|---|---|---|
| Augmentation : | | |
| Impôt du dixième | 2,982 14 | |
| Droit de licence et permis | 265 72 | |
| Frais de police et de surveillance | 3,500 » | |
| | 6,747 86 | |
| Diminution : | | |
| Contributions et patentes (à déduire) | 2,666 19 | |
| Augmentation nette | | 4,081 67 |

*Dépenses proprement dites de l'Exploitation.*

| | |
|---|---|
| Augmentation : | |
| Personnel | 31,207 89 |
| Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art | 28 783 03 |
| Traction | 96,641 26 |
| Entretien du matériel roulant | 36,487 88 |
| Entretien du petit matériel et du mobilier | 4,051 65 |
| Eclairage | 3,078 41 |
| Chauffage | 1,717 13 |
| Imprimerie, | 429 03 |
| Papeterie, | 737 50 |
| Habillement et équipement, | 551 93 |
| Frais et articles divers, | 1,715 97 |
| Subventions, | 6,626 80 |
| Détaxes, | 1,723 65 |
| Indemnités pour perte d'effets et avaries, | 5,314 89 |
| Assurances, | 392 82 |
| Frais généraux, | 22,935 98 |
| Caisse de prévoyance, | 170 45 |
| | 263,765 27 |

Digitized by Google

| | | |
|---|---|---|
| Diminution : | | |
| Administration, | 11,989 » | |
| Entretien des bâtiments, | 4,767 32 | |
| Frais judiciaires, | 931 87 | |
| Total à déduire, | 17,688 19 | 17,688 19 |
| Augmentation nette, | | 246,077 08 |
| Augmentation totale sur les charges, impôts et dépenses de l'exploitation, | | 270,715 29 |
| Diminution totale à déduire, | | 20,476 79 |
| Augmentation nette, | | 250,238 50 |

Les charges de votre exploitation ne présentent que des variations insignifiantes, qui se soldent par une différence de 59 fr. 75 c.

L'impôt du dixième s'accroît avec le mouvement des voyageurs ; les droits de licence et permis sont la conséquence de la mise en circulation du matériel nouveau rendu nécessaire par l'abondance des transports; enfin les frais de police et de surveillance sont déterminés par l'administration supérieure, et nous avons eu à pourvoir, dans ce semestre, au règlement de dépenses supplémentaires afférentes à des années précédentes, et dont la réclamation nous a été ultérieurement adressée.

Quant aux dépenses proprement dites de votre exploitation, leur augmentation résulte presque entièrement du développement de votre trafic. Quelques-unes cependant ont des causes étrangères à l'exploitation du semestre. Ainsi les travaux qu'ont nécessités les éboulements survenus dans la tranchée de Pissy-Poville ont augmenté les dépenses de l'entretien de la voie d'une somme de 28,783 fr. 03 c. Le renouvellement des bâches, réparti sur plusieurs exercices, vient accroître le chapitre de l'entretien du petit matériel. L'éclairage et le chauffage, indépendamment de l'influence qu'exerce sur ces dépenses le développement des transports, ont subi cette année l'augmentation de prix qui a pesé sur les matières combustibles. Les subventions, ainsi que nous l'avons dit dans la comparaison des recettes, renferment de plus que l'année dernière les dépenses du factage, mais ce n'est là comparativement qu'une dépense d'ordre ; enfin les frais généraux ont eu à supporter les allocations qui avaient pour but de venir en aide aux employés les moins rétribués de votre ligne, et de ramener en leur faveur le prix du pain à la taxe uniforme de 35 cent. le kilogramme.

Les autres dépenses, telles que les frais supplémentaires de manutention, la traction, l'entretien du matériel roulant, les détaxes, les indemnités et les assurances résultent directement du développement des transports et ne sauraient être évitées.

Les diminutions de dépense portent sur les frais judiciaires, l'entretien des bâtiments et l'administration. La diminution afférente à ce dernier chapitre est la conséquence de l'application des dispositions des art. 19 et 26 de vos statuts, d'après lesquels le traitement des administrateurs se trouve réduit de ce qui leur est attribué dans le bénéfice excédant 5 0/0 d'intérêts distribués aux actionnaires et le prélèvement d'un pour cent pour l'amortissement.

En résumé, avec un surplus de dépense de 246,077 fr. 08 c., vous avez obtenu une augmentation de recettes de 550,315 fr. 30, et vos revenus, qui étaient jusqu'à présent restés au-dessous de 5 0/0, se sont élevés, pour cette année, à 6 0/0 du capital versé, et ils auraient atteint 7 0/0 si, aux termes des articles de vos statuts que nous vous proposons de modifier, nous n'avions été obligés de prélever 200,000 fr. pour l'amortissement. Il est bien entendu que cette somme rentrera dans les produits à distribuer, quand la modification des statuts pourra avoir son effet.

Les résultats de l'exploitation dont nous venons de vous rendre compte sont d'autant plus satisfaisants, qu'ils replacent enfin votre entreprise dans une situation normale. Si vous vous rappelez les phases diverses dans lesquelles elle a passé, les charges imposées à la construction de votre ligne, l'insuffisance du concours de l'Etat, les difficultés et les embarras de toute nature qui ont pesé sur les premières années de votre exploitation, l'insuccès des efforts que nous n'avons cessé de faire pour obtenir l'amélioration de votre loi de concession, vous reconnaîtrez que, si une partie des résultats meilleurs obtenus aujourd'hui doit être attribuée au progrès général de toutes les affaires, nous y avons aussi contribué par le dévouement et la constance avec lesquels nous avons défendu vos intérêts dans les circonstances les plus difficiles, par le soin que nous avons apporté au développement de votre exploitation, et par l'économie que nous avons introduite et maintenue dans ses dépenses.

Tout en constatant le progrès de votre revenu, il ne faut pas oublier que, jusqu'à présent, vous n'avez eu à prélever sur vos recettes qu'une partie de la charge du prêt de l'Etat, c'est-à-dire le service des intérêts; vous aurez dans quelques années à pourvoir au remboursement du capital lui-même : ce qui doit nous engager à persister dans les réclamations que nous avons depuis si longtemps adressées au gouvernement, et qui, si elles ne peuvent vous faire obtenir la réparation complète de l'injustice de votre loi de concession, c'est-à-dire la remise entière de votre dette, peuvent vous faire espérer au moins un arrangement meilleur pour son remboursement.

Nous avons exposé à votre dernière assemblée générale les obstacles que rencontrait l'exécution du projet de fusion avec les lignes de Rouen, de Caen et de Cherbourg, de Dieppe et de l'Ouest, que vous aviez votée. Ces difficultés, qui provenaient principalement de l'exécution des chemins de Bretagne que le Gouvernement voulait rattacher à la fusion, et sur laquelle il ne se trouvait pas encore suffisamment informé, se sont aggravées par la situation générale des affaires. Si cette combinaison dont tous les avantages vous ont été déduits pouvait être reprise un jour avec chance de succès, le retard apporté à la fusion vous serait moins préjudiciable qu'à toute autre Compagnie, puisqu'il vous aurait permis d'arriver à une situation meilleure qui constate que la fusion n'est pas une nécessité pour vous et que l'exploitation de votre ligne peut s'améliorer même dans l'état d'isolement.

Indépendamment de l'objet ordinaire de votre réunion, nous avons à présenter à votre approbation une modification de vos statuts relative à l'amortissement ; mais nous devons d'abord vous expliquer comment vous êtes appelés à voter une seconde fois sur une mesure dont vous avez approuvé la proposition il y a bientôt sept ans.

En effet, Messieurs, une assemblée, réunie spécialement le 12 novembre 1847, a approuvé les modifications à introduire dans les art. 19, 20 et 21 des statuts en ce qui touche l'amortissement.

Nous nous sommes immédiatement pourvus auprès de l'administration supérieure pour obtenir sa sanction. M. le ministre du commerce, comme cela se pratiquait alors, a consulté d'abord M. le ministre des travaux publics, qui a élevé quelques difficultés de détail.

Pendant que nous cherchions à les aplanir, les événements de 1848 sont survenus, et notre attention a dû nécessairement se porter sur des questions plus urgentes. D'ailleurs, la modification proposée perdait de son importance et devenait même sans application possible, en raison de la faiblesse de votre revenu ; mais dès que sa proportion croissante a pu nous faire espérer qu'il atteindrait un jour un chiffre supérieur à 5 0/0, nous avons dû d'autant plus nous préoccuper de la nécessité d'un changement dans le système de l'amortissement, que la condition qui fait peser sur la première moitié de la concession le remboursement du prêt de l'Etat devait nous faire désirer de répartir sur toute la durée de votre concession l'amortissement de votre capital.

Nous avons donc repris auprès de M. le ministre des travaux publics, qui dirige aussi le département du commerce, la négociation tendante à obtenir la sanction du vote de l'assemblée du 12 novembre 1847.

M. le directeur général de l'agriculture et du commerce a opposé à notre demande la date de cette délibération et a été d'avis que les actionnaires devaient être consultés à nouveau. Nous avons représenté que nous ne pouvions ni pour eux ni pour nous renoncer au bénéfice d'une délibération toute dans l'intérêt des actionnaires, prise dans les formes voulues et à la presque unanimité ; car les actionnaires présents à l'assemblée générale étaient au nombre de 107, représentant 13,711 actions, et le résultat du scrutin fut de 508 voix, représentant 13,595 actions, en faveur de la mesure, et de 8 voix, représentant 191 actions, contre. Nous ajoutions qu'il était hors de doute que l'assemblée, consultée à nouveau, se prononcerait de la même manière ; mais qu'au fond il nous paraissait contraire à l'esprit des statuts, dangereux même au point de vue de leur observation, d'admettre que le vote régulier d'une assemblée générale pût être infirmé par un délai dans son application, délai que justifiaient d'ailleurs des circonstances extraordinaires; et, quant à la forme, nous devions d'autant plus persister dans le maintien de ce qui avait été voté par l'assemblée du 12 novembre 1847, qu'en raison de la grande division des titres il pouvait nous devenir très-difficile et peut-être impossible de réunir le nombre d'actions suffisant pour valider le vote de l'assemblée sur cette question.

Cependant, par déférence pour l'administration supérieure, nous n'avons pas hésité à profiter de votre réunion ordinaire pour vous consulter à nouveau, mais sous la réserve du maintien du vote de l'assemblée du 12 novembre 1847, au cas où un nombre suffisant d'actions ne serait pas représenté dans cette assemblée.

Les motifs de la modification à introduire dans le système d'amortissement n'ont pas changé depuis sept ans, si ce n'est qu'aux raisons que nous avons développées à cette époque, et que nous reproduisons aujourd'hui, vient s'ajouter cette considération que ce qui pouvait être considéré alors comme une simple amélioration théorique et d'avenir doit être adopté comme une amélioration pratique et actuelle dont vous pouvez facilement calculer le résultat, puisque, si ces modifications étaient appliquées aujourd'hui, votre dividende serait de 34 fr. 15 au lieu de 30 fr. Cela est facile à comprendre en comparant les deux systèmes.

Aux termes des art. 19, 20 et 21 des statuts, 1 0/0 du capital doit être, après le paiement de 5 0/0 d'intérêt, prélevé sur votre revenu pour l'amortissement de votre capital.

Ce prélèvement a lieu tous les six mois, époque à laquelle les comptes sont arrêtés; et, comme de raison, ce prélèvement semestriel n'est que d'un 1/2 0/0 ce qui donne pour l'année le prélèvement de 1 0/0 prescrit.

Le montant de ces prélèvements peut être placé d'années en années, par les soins du Conseil d'administration, en rentes ou en fonds publics français, ou en immeubles, ou en rachat de propres actions de la Société.

Enfin, toutes les fois que les valeurs *réalisables* ainsi accumulées par l'amortissement représentent une somme égale au dixième du capital social, l'assemblée générale *peut* décider, sur la proposition du Conseil d'administration, que le dixième du montant de chaque action sera remboursé.

La portion d'action ainsi remboursée n'a plus droit à l'intérêt de 5 0/0, mais elle conserve son droit à la répartition des bénéfices au delà du prélèvement pour l'amortissement et de l'intérêt de 5 0/0.

Ainsi donc, aux termes des statuts, le mode d'amortissement par remboursement d'un dixième du montant de chaque action, n'est pas obligatoire, il n'est que facultatif; l'assemblée générale, sur la proposition du Conseil d'administration, peut le prononcer, l'ajourner ou même le suspendre indéfiniment.

Cette incertitude dans l'action de l'amortissement est une chose fâcheuse, mais elle ne résulte pas seulement de la faculté laissée à l'assemblée générale au sujet des remboursements partiels.

L'époque elle-même de ces remboursements ne peut être régulièrement fixée, puisqu'elle dépend des placements, des prélèvements successifs et de l'intérêt variable de ces placements.

Ainsi, l'on croit généralement qu'au moyen du prélèvement de 1 0/0 pour l'amortissement, la reconstitution de votre capital peut s'opérer en 46 ans et 324 jours.

C'est une erreur : pour obtenir ce résultat, il faudrait que les prélèvements fussent immédiatement et constamment placés à 3 0/0 par an, que les intérêts fussent capitalisés tous les ans, qu'aucune portion de ces prélèvements ne fût jamais improductive.

Mais le système de votre amortissement par dixième ne remplit pas ces conditions indispensables.

Rien ne garantit que les prélèvements successifs pourront être toujours placés à 3 0/0, que les intérêts seront capitalisés tous les ans, et qu'enfin l'assemblée générale décidera le remboursement d'un dixième du capital, chaque fois que le montant des prélèvements successifs atteindra cette somme.

Mais à supposer même que l'assemblée générale n'use pas de la faculté de suspendre ces remboursements, il n'en faudra pas moins 90 ans pour l'amortissement du capital entier.

En effet, l'action de l'intérêt composé n'aura lieu que pendant la reconstitution de chaque dixième du capital.

Pour reconstituer le premier dixième au moyen de

Digitized by Google

prélèvements annuels de fr. 200,000 par an, soit un pour cent de votre capital, il faudra une période d'environ neuf ans, en supposant le placement régulier des prélèvements et la capitalisation des intérêts à trois pour cent.

Le premier dixième ainsi obtenu et distribué aux actionnaires, il faudra nécessairement le même temps pour reconstituer le second dixième, puisque l'on se trouvera dans les mêmes conditions qu'au commencement de la première opération, et que la capitalisation des intérêts n'aura lieu que sur les nouveaux prélèvements. Le montant des premiers ayant été rendu aux actionnaires, il en sera de même pour les autres dixièmes. C'est donc, comme nous venons de vous le dire, 90 ans et non 46 ans et 324 jours qu'il faudra pour amortir le capital social au moyen des remboursements successifs par dixième.

Enfin l'inconvénient principal de ce système, c'est qu'il répartit d'une manière inégale les charges de l'amortissement sur les années de la concession. Les premières années supportent une charge considérable qui décroît plus tard ; mais en supposant que les actions changent de mains, ce n'est pas une compensation pour les premiers possesseurs.

En effet, les charges de l'intérêt des actions et de l'amortissement du capital sont dans le système actuel

1° Fr. 1,000,000 pour intérêts à 5 0/0 de 20 millions payés aux actionnaires par moitié chaque semestre ;

2° Fr. 200,000 pour le prélèvement de l'amortissement à raison d'un pour cent du capital ;

Ensemble : 1,200,000 fr.

La première somme affectée au paiement des intérêts ira sans doute décroissant à mesure que les remboursements des dixièmes auront lieu ; elle arrivera à zéro quand ces remboursements seront terminés.

La seconde somme de 200,000 fr. pour le prélèvement de l'amortissement restera fixe pendant toute la durée de la concession. C'est ainsi que les premières années seront plus chargées que les dernières.

Un système qui répartit d'une manière égale les charges des intérêts et de l'amortissement sur toute la durée de la concession, qui fait cesser l'incertitude résultant de la faculté laissée à l'assemblée générale de décider ou non la distribution du dixième du capital, qui obvie aux inconvénients que peut présenter le placement successif des valeurs de l'amortissement, qui substitue un prélèvement annuel de 15,500 fr. à un prélèvement de 200,000 fr., nous paraît de tout point préférable à l'amortissement établi par vos statuts.

C'est ce qui nous a décidés à vous proposer la modification dont nous allons vous donner lecture.

Si vous approuvez la répartition du dividende de 12 francs par action, il sera payé à la caisse de la Compagnie, à dater du 3 avril prochain.

### *Modification proposée des art. 19 20 et 21, des statuts de la Compagnie du Havre.*

TITRE IV.

#### *Recettes, dépenses, bénéfices, droits des actions, amortissement et fonds de réserve.*

Art. 19.

Pendant la durée des travaux et jusqu'à l'exécution entière de la ligne de Rouen au Havre, il sera payé annuellement aux actionnaires 4 0/0 d'intérêt sur les sommes versées.

Il y sera pourvu soit par les intérêts des placements de fonds, soit par les produits des diverses parties de la ligne qui seront successivement mises en exploitation ou par tous autres produits accessoires de l'entreprise, soit, en cas d'insuffisance, par un prélèvement sur la portion du capital comprise dans les devis pour ce service.

Après l'achèvement des travaux, le compte des recettes et dépenses sera arrêté chaque semestre.

Les bénéfices restants après le paiement de toutes les charges et dépenses, et d'une réserve pour dépenses imprévues, fixée chaque fois par l'assemblée générale sur la proposition du Conseil d'administration, seront répartis dans l'ordre suivant :

1° 15,500 fr. seront affectés à l'amortissement conformément à l'art. 21 ;

2° Cinq pour cent seront attribués aux actions amorties et serviront à augmenter le fonds destiné au rachat des actions ;

3° Cinq pour cent seront distribués, comme dividende, aux actions non amorties ;

4° L'excédant sera divisé par vingtièmes.

Dix-sept vingtièmes appartiendront et seront distribués aux actionnaires :

Un vingtième sera attribué aux administrateurs.

Deux vingtièmes appartiendront et seront attribués aux fondateurs de l'entreprise, tant en Angleterre qu'en France.

La portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions, ainsi qu'il est dit à l'art. 21.

Art. 20.

S'il arrivait que, dans le cours d'une ou plusieurs années, les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur les premiers produits nets des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividende aux actionnaires.

Art. 21.

Le fonds d'amortissement, composé ainsi qu'il est dit dans les deux articles précédents, sera employé, chaque année, à compter de l'année 1855, au remboursement d'un nombre d'actions déterminé.

La désignation des actions à amortir aura lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fera publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant la forme qui seront déterminées par le Conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement recevront en numéraire le capital de leurs actions effectivement versé et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement ; puis, en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales nominatives ou au porteur.

Ces actions donneront droit à une part proportionnelle dans le partage des bénéfices mentionnés au dernier paragraphe de l'article 19.

Ces actions auront, du reste, pour les attributions relatives à l'Administration et pour le vote aux assemblées, les mêmes droits que les actions non amorties.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées seront publiés dans les journaux d'annonces légales du département de la Seine, et et dans ceux de Londres qui seront désignés par les administrateurs anglais.

Le remboursement du capital de ces actions sera effectué chaque année, au siége de la Société, à une époque déterminée par le Conseil d'administration.

---

## Chemin de fer d'Orléans.

### *Rapport à l'Assemblée générale.*

Messieurs,

Dans le rapport que nous venons vous présenter, nous continuerons, comme par le passé, de diviser en trois chapitres l'exposé des affaires sur lesquelles il est de notre devoir d'appeler votre attention.

Le chapitre premier est consacré aux questions qui se rattachent à la situation financière de la Compagnie et à l'exécution de nos travaux.

Le chapitre deuxième traite de l'exploitation et de ses résultats.

Le chapitre troisième et dernier comprend toutes les communications qui, par leur caractère général, ne pouvaient trouver place dans les deux autres cadres.

Cette classification, traditionnelle en quelque sorte dans notre Compagnie, a l'avantage pour ceux qui suivent nos affaires, de faciliter les recherches et les rapprochements auxquels peuvent donner lieu les rapports qui vous sont soumis chaque année.

### CHAPITRE Ier.

#### *Situation financière. — Compte de premier établissement.*

RECETTES.

| | | |
|---|---|---|
| 1° Montant du fonds social | fr. 150,000,000 | » |
| 2° Réalisation du capital du premier emprunt | 9,999,000 | » |
| 3° Réalisation du capital du deuxième emprunt | 9,999,750 | » |
| 4° Reçu à compte du troisième emprunt de 51,000,000 (reste à recevoir 743,705) | 50,256,295 | » |
| 5° Recettes diverses | 293,143 | 26 |
| Total | 220,548,188 | 26 |

DÉPENSES.

| | | |
|---|---|---|
| Les dépenses s'élevaient au 28 février 1853, à (1) | 169,001,935 | 51 |
| Les dépenses effectuées sur toutes les sections, du 28 février 1853 au 28 février 1854, s'élèvent à | 38,332,695 | 40 |
| Total | 207,334,630 | 91 |

RÉSUMÉ :

| | | |
|---|---|---|
| Les recettes s'élèvent à | 220,548,188 | 26 |
| Les dépenses à | 207,334,630 | 91 |
| L'excédant des recettes sur les dépenses est de | 13,213,557 | 35 |
| En ajoutant à cet excédant le solde créditeur des comptes divers qui s'élève à | 9,252,742 | 19 |
| On obtient un total de | 22,466,299 | 54 |

Ce solde, d'accord avec la balance générale des écritures au 28 février 1854, est représenté de la manière suivante :

| | | |
|---|---|---|
| 1° Espèces en caisse | 2,192,372 | 44 |
| 2° Valeurs en portefeuille | 20,273,927 | 10 |
| Somme égale | 22,466,299 | 54 |

Nous venons de dire que l'excédant des recettes sur les dépenses est de 13,213,557 35

Si nous ajoutons à cet excédant le solde qui reste à recouvrer sur la partie de l'emprunt émise en 1852, soit 743,705 »

Nous trouvons que nos ressources, réalisées ou à réaliser dans le cours de l'année 1854, s'élèvent à 13,957,262 35

Exposons maintenant, aussi brièvement que possible, l'emploi qui a été fait des ressources mises à la disposition de nos ingénieurs, par le budget de premier établissement.

(1) D'après le compte arrêté au rapport soumis à l'assemblée générale des actionnaires du 30 mars 1853, la dépense au 30 juin 1852 était de 153,095,796 80

| | | | |
|---|---|---|---|
| Il avait été dépensé du 30 juin 1852 au 28 février 1853 | 15,915,988 | 71 | |
| Dont il y avait lieu de déduire une recette de | 9,850 | » | |
| Restait | 15,906,138 | 71 | 15,906,138 71 |
| | | | 169,001,935 51 |

Digitized by Google

Dans l'assemblée du 31 mars 1853, il vous a été annoncé que l'ensemble du réseau présentait un développement total d'environ 1,570 k.

Depuis cette époque, deux embranchements nouveaux ont été ajoutés à ce réseau, conformément au vote de l'assemblée générale du 15 novembre 1853, savoir:

| | | |
|---|---|---|
| Celui de Tours au Mans, | 90 | — |
| Celui de Nantes à Saint-Nazaire, | 60 | — |
| Ce qui porte à environ | 1,720 | kilom. |

le développement actuel du réseau concédé à la Compagnie.

Sur ce développement total, la longueur exploitée, au moment de la dernière assemblée ordinaire, n'était que de 923 kilom.

Pendant l'année 1853, plusieurs sections ont été successivement livrées à l'exploitation, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| Celle de Poitiers à Angoulême, le 17 juillet, sur une longueur de | 443 | — |
| Celle du Guétin à Moulins, le 10 mai, sur une longueur de | 51 | — |
| Celle de Moulins à Varennes, le 25 août, sur une longueur de | 29 | — |
| Ce qui porte à | 1,116 | kilom. |

la longueur totale exploitée à ce jour.

Comme on le voit, il reste un peu plus de 600 kilomètres à terminer successivement.

Sur cette longueur on peut prévoir la mise en exploitation, pendant le cours de l'année 1854, d'environ 110 kilomètres, répartis comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| De Châteauroux à Argenton, | 31 | kilom. |
| De Varennes à Clermont-Ferrand, | 79 | — |
| Total pareil, | 110 | kilom. |

C'est donc environ 500 kilomètres qui devront être achevés en 1855 et années suivantes. Cette fin du réseau comprend :

1° Les sections d'Argenton à Limoges et de Saint Germain-des-Fossés à Roanne, qui sont exécutées dans le système de la loi de 1842, et sur lesquelles la Compagnie ne peut, par conséquent, commencer ses travaux qu'après l'achèvement de ceux de l'Etat ;

2° L'embranchement de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort, dont les travaux doivent être complétement exécutés par la Compagnie dans des conditions de délais assez rapprochés et sur lesquels des sommes assez importantes devront être dépensées en 1854 ;

3° Enfin, les deux embranchements de Tours au Mans et de Nantes à Saint-Nazaire, pour lesquels la Compagie a des délais d'exécution assez longs qui lui permettent de choisir le moment le plus opportun pour entreprendre ses travaux. Rien n'est encore commencé sur ces embranchements, sauf des études d'avant-projet pour l'un d'eux.

Après cet aperçu général de la situation, nous pouvons aborder le compte-rendu des travaux exécutés en 1853, et les prévisions de travaux à faire en 1854 pour les différentes sections du réseau.

Ainsi qu'il a déjà été expliqué dans le rapport du 31 mars de l'année dernière, le développement inespéré de transport qui a été la conséquence immédiate de la fusion a fait reconnaître la nécessité de travaux importants de premier établissement sur la section de Paris à Orléans et Corbeil. Il fallait, en effet, augmenter considérablement toutes les gares de marchandises, améliorer les conditions de service des gares de voyageurs, créer les dispositions propres à accélérer la marche des trains, multiplier les établissements de remisage et de réparation du matériel, enfin renforcer la voie qui n'avait pas été primitivement construite en prévision d'un trafic aussi considérable. A la gare de Paris, les agrandissements du côté de l'arrivée ont été terminés, et des établissements spéciaux ont dû être ouverts du côté du départ pour le service de la messagerie, celui du lait, des chevaux et chaises de poste. De nouveaux bureaux, rendus nécessaires par la concentration du personnel, ont été construits pour le service du mouvement et pour celui des Ingénieurs.

A la gare d'Ivry, les travaux ont été plus considérables encore. Le mouvement journalier de cette gare ayant augmenté d'environ 50 0/0 et le travail y étant devenu beaucoup plus compliqué, il a fallu doubler la superficie des anciens quais, ce qui a entraîné la construction de nouvelles halles avec toutes les voies et plaques tournantes indispensables pour le service. Ces travaux d'amélioration, dont l'avantage s'est déjà fait sentir, devront se continuer en 1854, et on peut évaluer à plus d'un million les travaux restant à faire pour mettre cette gare en bon état d'exploitation.

Le raccordement du chemin de Ceinture avec nos voies principales est venu aussi modifier profondément les conditions de service de la gare d'Ivry et nécessiter de nouveaux aménagements. Ce raccordement s'est effectué d'une manière provisoire dans le mois de décembre 1853 ; il sera complété par la remise des terrains que l'État s'est engagé à nous livrer, et qui ouvriront un nouveau débouché à nos voies de marchandises.

Aux Aubrais, point de bifurcation des courbes qui font communiquer directement le chemin de Paris avec ceux de Tours et de Vierzon, des installations provisoires ont été établies pour assurer le service des trains express qui n'entrent plus dans la gare d'Orléans et gagnent ainsi au moins 20 minutes sur leur trajet. Il sera nécessaire, en 1854, de rendre ces installations définitives, et de les compléter par la pose de voies suffisantes pour permettre le passage direct des trains de bestiaux et de certains trains de marchandises. Ce sera l'occasion d'une dépense considérable ; mais il en résultera une telle simplification de service et un si grand avantage pour l'exploitation, qu'on ne saurait hésiter à l'entreprendre.

Sur la section de Paris à Orléans, qui est exploitée depuis onze ans, on peut dire que la voie est entrée dans la période des grands renouvellements.

Nous y substituons des rails de 36 kilogrammes aux rails de 30 kilogrammes qui pourraient devenir trop faibles pour le trafic actuel. En 1853, 14 kilomètres de voie simple ont été renouvelés dans ce système ; en 1854, le renouvellement portera sur 70 kilomètres, et l'opération sera terminée dans un délai de trois ans.

Sur les sections qui formaient la concession de l'ancienne Compagnie du Centre, c'est-à-dire d'Orléans à Châteauroux et à Nevers, il n'a pas été exécuté de travaux importants en 1853; mais, sur les prolongements ajoutés à cette concession par le décret du 27 mars 1852, il a été, comme nous l'avons dit plus haut, ouvert, en 1853, 80 kilomètres. L'exploitation en a été faite d'abord sur une seule voie ; la seconde voie va être posée entre le Guétin et Moulins ; au delà de cette ville, la pose de la seconde voie peut être provisoirement ajournée sans inconvénient, et toutes les ressources de la Compagnie, en matériaux, seront consacrées à l'ouverture des prolongements.

Dans cette partie de notre réseau, la marche des travaux à la charge de l'Etat a éprouvé des lenteurs que nous ne pouvions pas prévoir. Ainsi, la section de Moulins à Clermont devait, aux termes du décret du 27 mars 1852, nous être livrée à la fin de 1853. Or, les travaux à la charge de l'Etat ne sont pas encore terminés; et, malgré l'activité que mettent MM. les Ingénieurs du Gouvernement à nous livrer les portions successives au fur et à mesure qu'elles s'achèvent, nous ne pouvons indiquer d'une manière précise à quelle époque la remise complète sera effectuée. Il est à croire cependant que la Compagnie arrivera à Clermont vers la fin de l'année courante.

Une autre cause de retard doit vous être signalée : comme toutes les autres Compagnies, nous subissons les inconvénients de la situation où se sont trouvées les usines, lorsque après plusieurs années de chômage elles ont été accablées de commandes affluant à la fois de tous les côtés. Les fournitures de rails et de coussinets n'ont donc pas toujours été faites dans les délais fixés. Mais nous venons de prendre toutes les mesures possibles pour que les usines effectuent leurs dernières livraisons à une époque qui corresponde avec l'achèvement des travaux de l'Etat. Dans ce cas, les conséquences des premiers retards seraient notablement atténuées.

Il est d'ailleurs un système adopté sur toute cette partie de nos lignes qui ne peut qu'en accélérer l'exécution. Nous nous sommes chargés de construire à forfait toutes les stations et un certain nombre d'ouvrages d'art. Le rapport du 31 mars 1853 a déjà fait allusion aux avantages de ce mode d'opération ; il a été étendu jusqu'à Clermont, et des marchés d'une importance totale de 2 à 3 millions sont déjà passés ou vont l'être prochainement avec l'Etat.

Nous avons lieu d'espérer que l'une des sections du chemin de fer Grand-Central, celle de Clermont à Lempdes, sera terminée à la même époque que notre chemin de Varennes à Clermont. Ce serait là une coïncidence heureuse pour les deux Compagnies, et que nos efforts tendront à faciliter.

Le rapport du 31 mars 1853 laissait entrevoir, pour le mois d'août, la possibilité d'ouvrir la section de Châteauroux à Argenton. Cette espérance n'a pu se réaliser : les travaux que le gouvernement devait, aux termes du décret du 27 mars, nous livrer à la fin de 1852, ne nous ont été complétement livrés qu'à la fin du mois d'août 1853. Nous pouvons aujourd'hui affirmer que la Compagnie sera prête à ouvrir cette petite section dans le courant du mois d'avril.

Sur la section d'Argenton à la Souterraine, nous avons obtenu une modification très-importante dans le tracé ; et pour que cette modification n'entraînât aucun retard, nous avons accepté l'obligation de l'exécuter à forfait : c'est le seul cas où nous ayons pu, jusqu'à ce jour, appliquer, entre Vierzon et Limoges, le système qui a donné de si bons résultats entre Vierzon et Clermont.

Il vous a été expliqué, l'année dernière, d'après quelle combinaison la section d'Orléans à Bordeaux était construite, et quelles difficultés spéciales il en résultait pour la Compagnie. Dans le rapport du 15 novembre 1853, il a été rendu compte en particulier de nos efforts persévérants pour arriver, le plus rapidement possible, à la pose de la seconde voie sur les 342 kilomètres qui séparent Tours et Libourne. Nous pensions que cette lacune serait comblée au mois de juillet 1854. Nos espérances sont en partie déçues sur ce point par des causes analogues à celles que nous vous exposions tout à

Digitized by Google

l'heure en partant des chemins du Centre. La seconde voie a été établie sur 79 kilomètres entre Angoulême et Couhé-Vérac ; mais, depuis le 27 janvier jusqu'à ces derniers jours, nos travaux de pose ont dû être suspendus faute de matériaux. Des bateaux contenant des rails pour une longueur de 48 kilomètres sont restés arrêtés en différents points des voies navigables, par suite de l'insuffisance de hauteur des eaux. Malgré ce retard, qu'il n'était pas en notre pouvoir de prévenir, la section de Poitiers à Angoulême, longue de 113 kilomètres, aura ses deux voies vers le 20 avril ; et si les usines exécutent les engagements pris envers M. Mackenzie et terminent leurs livraisons en juillet, il est admissible qu'à la fin d'octobre la seconde voie sera complète sur tout le parcours. Du reste, nos dispositions sont prises pour établir de longs garages, tant au delà d'Angoulême qu'en deçà de Poitiers, ce qui nous permettra d'éviter, dès le mois de juin, la plupart des difficultés contre lesquelles nous avons eu à lutter l'été dernier.

Pour abréger, nous passerons ici sous silence les travaux exécutés ou projetés dans les gares intermédiaires de cette partie de la ligne ; mais nous devons dire que, sur la portion d'Orléans à Tours, l'état de la voie a appelé notre plus sérieuse attention. Posée primitivement dans des conditions défectueuses d'assiette et d'écartement, cette voie ne présentait pas la perfection qu'on est en droit d'attendre des progrès réalisés dans la construction des chemins de fer. Ces inconvénients ont aujourd'hui en grande partie disparu, et nous achèverons d'y remédier en continuant, pendant l'année 1854, les travaux commencés en 1853.

En ce qui concerne le chemin de fer de Tours à Nantes, nous n'avons que peu de mots à ajouter à ce qui a été dit dans le rapport de l'année dernière. Les voies qui traversent la ville de Nantes sur tout le développement de ses quais ont été livrées à la circulation dans le deuxième semestre de 1853. Nous devons, d'ailleurs, faire observer que le prolongement prochain de notre chemin jusqu'à Saint-Nazaire changera nécessairement les conditions de notre établissement sur le port de Nantes. Nous serons bientôt en possession du terrain que l'État devait nous livrer à titre d'entrepot. Nous avons, du reste, exécuté, à un grand nombre des stations de cette ligne, des travaux importants pour y compléter les bâtiments du service des voyageurs, augmenter ceux du service des marchandises, et établir tout le système de prise d'eau pour l'alimentation des machines. Il nous restera, sous ce rapport, peu de chose à faire pendant l'année 1854.

Le vote de l'assemblée générale, du 15 novembre 1853, a ratifié la convention relative au chemin de Saint-Nazaire. Nous nous sommes immédiatement mis à l'œuvre pour les études préliminaires, à la suite desquelles la direction générale du chemin doit être fixée. Malgré les difficultés que nous présentait la saison, nous avons pu soumettre au gouvernement, le 26 janvier dernier, un avant-projet complet, qui est en ce moment l'objet des enquêtes prévues par l'art. 5 du titre I^er^ de la loi du 3 mai 1841. Il nous est impossible de préjuger la décision que prendra l'administration supérieure après les enquêtes ; nous pouvons cependant regarder comme probable l'adoption du tracé proposé par nous, car il a été étudié dans le but de satisfaire à tous les intérêts engagés dans la question.

Nous avions espéré pouvoir embrancher le chemin de la Rochelle sur celui de Paris à Bordeaux, immédiatement après la station de Vivonne, à 19 kilomètres au-dessous de Poitiers ; outre l'avantage de 9 kilomètres de moins à construire, nous trouvions, à Vivonne, la petite vallée de Belle-Fontaine, qui se dirige en pente douce vers Lusignan, et nous pouvions ainsi atteindre le faîte qui sépare le versant de la Vienne du versant de la Sèvre, sans dépenses trop considérables, et sans dépasser la limite ordinaire des rampes de 0^m^,005 par mètre.

Mais le gouvernement a pensé que les termes du décret de concession obligeaient la Compagnie à placer plus près de Poitiers le point d'embranchement du chemin de la Rochelle, et nous avons dû suivre la vallée de Fontaine-le-Comte, où les ingénieurs de l'État avaient tracé leurs premières études. Comme le chemin de Bordeaux se trouvait, d'ailleurs, abaissé de 15 mètres, à Saint-Benoît, au droit de la vallée de Fontaine-le-Comte, les difficultés pour s'élever sur le plateau de Couiombiers, en suivant cette vallée profonde et très-sinueuse, étaient devenues telles, que la Compagnie a été autorisée à porter ses rampes à 0^m^,01, et à réduire à 500 mètres le rayon de ses courbes. Les nouvelles études faites dans ces conditions nous ont permis de compenser les augmentations des dépenses nécessitées par le tracé imposé à la Compagnie, de sorte que nos prévisions primitives ne seront pas dépassées.

Une autre difficulté s'est également présentée pour le tracé entre Surgères, la Rochelle et Rochefort, parce que là les études de l'avant-projet avaient été faites dans deux combinaisons.

Dans la première, le tronc commun s'arrêtait à Surgères, d'où se bifurquaient deux branches distinctes : l'une dirigée vers la Rochelle ; l'autre, vers Rochefort.

Dans la seconde, le tronc commun était poussé beaucoup plus avant vers la mer, et les deux branches de la Rochelle et de Rochefort, se trouvant presque dans le prolongement l'une de l'autre, pouvaient ainsi servir à la communication directe entre ces deux villes.

La Compagnie a dû insister vivement pour ce dernier système, qui était demandé également par les villes de la Rochelle et de Rochefort ; et, dans le courant de janvier dernier, le Gouvernement a définitivement approuvé le tracé que nous avions proposé.

Le trafic important de la ligne qui réunit les deux villes se trouve ainsi acquis à la Compagnie.

Aujourd'hui, les études sont entièrement terminées, et les projets de détail ont été présentés entre Poitiers, Niort, la Rochelle et Rochefort, c'est-à-dire pour tout l'ensemble du chemin.

Ces projets de détail ont été définitivement approuvés par le Gouvernement, pour toute la première section, de Poitiers à Niort ; les travaux ont été adjugés pour cette même partie de chemin ; l'occupation des terrains a été obtenue sur presque tout le parcours. Depuis deux mois, les entrepreneurs ont organisé les ateliers et travaillent activement.

La section de Poitiers à Niort sera entièrement terminée vers le milieu de l'année 1856.

A la suite de cet exposé sur l'ensemble de nos travaux, nous devons vous faire connaître l'état de notre matériel roulant.

Au 1^er^ janvier 1853, le matériel de la Compagnie se composait de :

244 machines locomotives.
876 voitures de voyageurs de toutes classes.
2,120 wagons à marchandises de toutes espèces.

Dans le cours de l'année 1853, il a été construit :

6 machines.
29 voitures.
581 wagons.

Ce qui porte l'état du matériel au 1^er^ janvier 1854 à :

250 machines.
905 voitures.
2,701 wagons.

En ne tenant compte que des commandes actuellement faites, nous aurions encore à recevoir :

196 machines.
380 voitures.
1,960 wagons.

Ce qui porterait notre matériel à :

446 machines.
1,285 voitures.
4,661 wagons.

Lorsque notre réseau sera complétement en exploitation, ces nombres devront encore être augmentés ; mais les commandes actuelles, si elles étaient exécutées dans les termes des traités, devraient suffire aux besoins de l'année 1854 et de l'année suivante.

C'est surtout en ce qui concerne les machines que l'encombrement des ateliers nous a fait éprouver des mécomptes. Aussi avons-nous dû prendre un parti énergique pour assurer notre service. Tout en commandant 124 machines à divers constructeurs, nous nous sommes mis à l'œuvre pour en construire 78 dans nos propres ateliers, à Ivry. Nous pouvons le faire sans nuire aux travaux courants d'entretien et sans augmenter notablement notre outillage ; car la plupart des grosses pièces sont fabriquées au dehors, et nos ateliers n'ont à se charger que de l'ajustage et du montage. C'est d'après ce système qu'ont été construites, dans nos ateliers, les 6 machines dont notre matériel s'est augmenté en 1853. Nous sommes maintenant en mesure de pouvoir fabriquer 3 machines par mois ; et, à partir de juillet prochain, notre production mensuelle sera portée à 4 machines. Ce parti qui, dans l'état actuel du marché pouvait, seul, nous tirer d'embarras, n'entraîne, d'ailleurs, aucun excédant de dépense pour la Compagnie, qui, au contraire, réalise à son profit une partie des bénéfices du constructeur.

## CHAPITRE II.

### I

### *Résultat de l'Exercice de 1853.*

| | |
|---|---|
| Les recettes de toute nature s'élèvent à la somme de | 37,339,652 61 |
| Les dépenses à celle de | 16,463,253 54 |
| D'où il suit que l'excédant des recettes sur les dépenses est de | 20,876,399 07 |

**RECETTES.**

La somme de 37,339,652 fr. 61 c. formant le montant des recettes se répartit ainsi qu'il suit.

1^re^ Partie. — *Domaine.*

| | |
|---|---|
| Produit du Domaine. | 454,822 41 |

2^e^ Partie. — *Finances et Portefeuille.*

| | |
|---|---|
| Intérêts de placements temporaires de fonds. | 477,989 06 |

Digitized by Google

3e Partie. — *Exploitation.*

| | | |
|---|---|---|
| Voyageurs, nombre, | 15,034,550 57 | |
| Bagages, poids, | | |
| Chiens, nombre, | | |
| Articles de Messagerie, poids, | 3,010,693 55 | |
| Marchandises transportées à petite vitesse, nombre de ton. | 13,784,393 86 | |
| Malle-poste, nombre, | | |
| Voitures de poste, nombre, | | |
| Chevaux, nombre, | 1,090,909 02 | |
| Bestiaux, nombre, | 2,719,526 04 | |
| Subvention de l'Administration des Postes pour l'entrepôt des dépêches et recettes diverses, | 424,979 68 | |
| | | 36,059,052 94 |
| | | 36,694,864 42 |

4e partie. — *Recettes d'ordre.*

| | |
|---|---|
| Reçu des voyageurs pour l'impôt du 10e sur le prix de leurs places, | 618,389 53 |

5e partie. — *Recettes des exercices clos.*

| | |
|---|---|
| Recettes diverses concernant l'exercice 1852, | 29,398 66 |
| Total général des recettes, | 37,339,652 61 |

DÉPENSES.

La somme de 16,463,253 fr. 54 c., formant le montant des dépenses, se répartit ainsi qu'il suit :

1re partie. — *Administration de la Compagnie*

| | |
|---|---|
| Frais généraux d'administration, appointements du personnel des bureaux, | 542,048 19 |

2e partie. — *Domaine.*

| | |
|---|---|
| Loyers, impôts et assurances, | 160,889 56 |

3e partie. — *Service des emprunts.*

1er emprunt.

| | | |
|---|---|---|
| 1° Intérêt de 8,477 obligations à 50 c. l'une, | 408,850 | |
| 2° Amortissement de 95 obligations, | 118,750 | |
| | 527,600 | |

2e emprunt.

| | | |
|---|---|---|
| 1° Intérêt de 13,253 obligations à 50 cent. l'une, | 662,650 | |
| 2° Amortissement de 20 obligations, | 25,000 | |
| | 687,650 | 687,650 |
| | 1,215,250 | 1,215,250 » |

4e partie. — *Exploitation.*

| | | |
|---|---|---|
| 1° Charges de l'exploitation imposées par l'administration publique, | | 148,167 69 |
| 2° Subvention aux omnibus et voitures en correspondance avec le chemin de fer, indemnités diverses, factage et camionnage, | | 1,193,265 94 |
| 3° Indemnités pour avaries, pertes et accidents, détaxes et non-valeurs, | | 907,340 32 |
| 4° Dépenses générales de l'exploitation. Personnel et matériel, | | 3,660,123 22 |
| 5° Traction, savoir : | | |
| Frais de traction, entretien des machines et dépenses diverses, | 4,564,164 91 | |
| Frais d'entretien des voitures et wagons, et dépenses diverses, | 1,033,299 59 | |
| | 5,597,464 50 | |
| | | 11,506,861 67 |

5e partie. — *Service des ingénieurs.*

| | | |
|---|---|---|
| Dépenses du service central des ingénieurs, | 132,840 64 | |
| Entretien et surveillance de la voie et des bâtiments, savoir : | | |
| Entretien, | 1,282,303 18 | |
| Surveillance, | 670,762 75 | |
| | 2,085,876 57 | |

6 partie. — *Dépenses d'ordre.*

| | |
|---|---|
| 1° Remboursement au Trésor de l'impôt du dixième payé par les voyageurs sur le prix de leurs places, | 618,389 53 |
| 2° Indemnité de logement attribuée aux chefs de stations et gardiens de passages à niveau. | |

7e partie. — *Dépenses des exercices clos.*

| | |
|---|---|
| Dépenses diverses concernant l'exercice 1852, | 363,938 02 |
| Total général des dépenses. | 16,463,253 54 |

Le compte dont les développements viennent de vous être soumis se résume donc, Messieurs, de la manière suivante :

| | |
|---|---|
| Recettes totales, | 37,339,965 61 |
| Dépenses totales, | 16,463,253 54 |
| Produit net. | 20,876,399 07 |

Des tableaux statistiques joints au rapport donnent les chiffres des différentes natures de produits de l'exploitation, proprement dite, pendant l'année 1853, et la répartition de ces produits entre les diverses branches du réseau. Permettez-nous d'appeler un instant votre attention sur les différences les plus saillantes qu'ils présentent avec les chiffres correspondants des exercices précédents.

Ainsi que nous l'avons expliqué plus haut, la longueur du chemin exploité a été accrue de 23 42 0/0 dans le courant de l'année dernière.

Cette proportion a été de beaucoup dépassée dans le mouvement des recettes, qui, en s'élevant de 25,666,581 fr. 56 c. à 34,136,424 fr. 24 c., ont augmenté de près de 33 0/0.

Examinons sommairement comment s'est répartie cette augmentation.

Les recettes de voyageurs, en passant de 11,502,369 fr. 10 c. à 14,708,586 fr. 83 c., ont grossi de 27 0/0. Nous devons d'autant plus nous féliciter de ce résultat, que les difficultés d'exploitation de la voie unique entre Tours et Libourne nous ont forcés de négliger les parcours partiels sur cette section, pour assurer les parcours à grande distance.

Cette observation vous expliquera en partie pourquoi les chiffres des voyageurs de 2e classe, tant comme nombre que comme produits et longueur du trajet effectué, au lieu de participer à l'accroissement général, ont pu rester stationnaires et même diminuer un peu.

Le parcours moyen des voyageurs de 3e classe n'a augmenté que de 8 kilomètres, tandis que le nombre et les produits se sont accrus de 33 0/0.

En ce qui concerne les voyageurs de 1re classe, l'amélioration est très-sensible ; le parcours moyen pour cette catégorie s'est élevé de 134 à 167 kilomètres, et le produit a augmenté de 50 0/0

Ce résultat tient, sans doute, aux grandes facilités que présente, pour les longs trajets, la création des trains express sur chacune des branches principales de votre réseau.

Les recettes en marchandises à grande vitesse, qui n'étaient en 1852 que de 2,708,283 fr. 58 y compris le transport des voitures de poste, se sont élevées, en 1853, à 3,608,472 fr. » et, par conséquent, se sont accrues de 33 0/0.

Le produit des bagages est resté à peu près stationnaire. Vous vous rendrez compte aisément de ce résultat, en vous rappelant que, pendant le premier semestre de l'année précédente, chaque voyageur, sur le parcours de Paris à Orléans, ne pouvait porter *en franchise* que 15 kilog. de bagages, et qu'il en porte 30 aujourd'hui. L'augmentation signalée provient tout entière du transport de la messagerie.

Nous avons pensé que nous réussirions à développer cette branche importante de vos produits, en donnant au public plus de facilités pour ses expéditions. Dans les villes, les gares sont souvent éloignées des quartiers populeux et du centre des affaires. Les expéditeurs, reculant devant la distance, n'y apportent pas toujours leurs marchandises. Ils les confient à des intermédiaires qui, en nous livrant leurs remises *groupées*, perçoivent pour leur salaire une partie de la taxe qui nous est légitimement due. La question de droit est pendante devant les tribunaux, où elle est suivie dans vos intérêts avec tout le soin qu'elle comporte. Mais, en dehors de la question litigieuse et pour nous rapprocher des expéditeurs, nous avons établi, au centre des villes les plus importantes que dessert le réseau : Paris, Orléans, Nevers, Moulins, Saint-Etienne, Lyon, Blois, Tours, Angers, Poitiers, Angoulême et Bordeaux, des bureaux spéciaux où la messagerie est reçue aux mêmes prix que dans les gares correspondantes.

Nous sommes heureux que l'expérience ait confirmé nos prévisions, et que la création de ces établissements ait amené une amélioration notable dans les produits de la marchandise à grande vitesse.

Digitized by Google

La recette pour le transport des voitures n'a augmenté que de 18 0/0 quand le réseau s'est accru de 23, 42 0/0. Il faut s'attendre en effet à voir diminuer ce produit, au fur et à mesure que la ligne de fer s'allongera.

Sur le transport des chevaux, des bœufs, des veaux, des porcs et des moutons, il y a une augmentation de 25 0/0 qui est en rapport avec l'extension de la ligne.

Le tonnage absolu des marchandises à petite vitesse a augmenté de 577,140 tonnes à 764,820, c'est-à-dire de 32 0/0, et les recettes de ce chef de 8,918,291 fr. 62 c. à 12,667,301 fr. 33 c., c'est-à-dire de 42 0/0.

Le parcours moyen de la tonne de marchandise, qui n'était, en 1852, que de 176 kil. 23, s'est élevé à 199 kil. 35. Quelque important que soit cet accroissement, nous croyons pouvoir vous dire qu'il est loin d'atteindre le développement que nous pouvons espérer dans un avenir très-prochain.

Nous devons vous signaler ici, Messieurs, une modification importante dans notre service de marchandises à petite vitesse. Dans votre réunion du 27 mars 1852, nous avons fait connaître les motifs qui nous avaient déterminés à ne pas continuer le transport sur vos rails, des diligences des grandes administrations de messageries. Les mêmes considérations nous ont engagés à ne plus admettre dans nos trains les maringottes des commissionnaires de roulage. Sans doute, au début de notre exploitation, alors que le chemin de fer était loin d'atteindre les grands centres de population qu'il devait desservir, il était utile de recourir à des intermédiaires qui, moyennant une certaine remise, amenaient la marchandise à la voie de fer, et prenaient à leur charge les difficultés de la réexpédition au delà des rails. Mais cette utilité disparaissait complétement le jour où la voie de fer touchait les grandes villes commerciales qu'elle doit relier. Nous ne pouvions dès lors continuer à abandonner aux commissionnaires une partie des avantages que vous deviez recueillir de votre exploitation.

Au moment de l'ouverture de la section de Poitiers à Angoulême, les traités des commissionnaires de roulage qui prenaient fin n'ont pas été renouvelés, et, depuis le 15 août, il n'a plus été transporté de maringottes sur aucune section du réseau.

Mais, en épargnant au public la charge des commissions et frais accessoires qu'il avait à payer aux intermédiaires, il était indispensable de lui conserver toutes les facilités que ceux-ci lui donnaient. Nous avons donc dû établir au centre de Paris, dans l'ancien hôtel des Messageries générales, une succursale de nos gares de voyageurs et de marchandises qui sont trop éloignées des quartiers commerçants de la capitale.

Aux termes d'un acte intervenu le 25 mai 1853, la Compagnie des Messageries générales nous a cédé le bail qu'elle tenait pour trente-trois ans et demi restant à courir, et pour un loyer annuel de 63,000 fr.

Cette cession de bail a été faite moyennant une somme de 500,000 fr. une fois payée, sous la réserve que les Messageries générales pourraient occuper gratuitement une portion du local jusqu'au 31 décembre 1856.

Cette somme de 500,000 fr. représente la portion non encore amortie des dépenses faites par les Messageries générales pour l'appropriation de l'hôtel à sa destination actuelle.

Vous voyez, Messieurs, que le loyer annuel de cet établissement, si l'on tient compte de l'intérêt et de l'amortissement de la somme payée aux Messageries, ressortira pour notre Compagnie à 93,000 »

Mais si nous déduisons de ce chiffre le montant des sous-locations des dépendances de l'hôtel qui ne sont pas nécessaires à notre exploitation, soit 38,000 »

Il reste pour le loyer effectif à payer annuellement par la Compagnie, 55,000 »

Le 1er août dernier, nous avons pris possession définitive de l'hôtel, et nous y avons installé notre service immédiatement.

Dans votre séance du 27 mars 1849, nous vous avons fait connaître les conditions d'un traité passé avec MM. Direz et Ce, pour la manutention des marchandises à la gare d'Ivry. Ce traité a été résilié d'un commun accord par les deux parties, le 25 juillet dernier, et ainsi est tombé le dernier obstacle qui s'opposât à l'établissement de rapports directs entre la Compagnie et le public.

Les dépenses spécialement afférentes à l'exploitation se sont élevées à un total de 12,203,048 fr. 66 c.

L'an dernier, le rapport de la dépense à la recette était de 38 32 0/0

Il se trouve abaissé, cette année, à 35 76 0/0.

Résumer ce chapitre, ce sera donc, Messieurs, constater une amélioration générale dans nos divers services. Les difficultés qui les entravaient n'ayant pas changé de nature pendant tout le cours de l'exercice 1853, il est juste d'attribuer cette amélioration à un redoublement de zèle et d'activité de la part de nos agents.

Les accidents de Poitiers et de Beaugency, dus à des circonstances tout à fait exceptionnelles, ont donné lieu à des enquêtes rigoureuses, à des procès où tout a été examiné et discuté à fond. Vous connaissez le résultat de ces investigations administratives et juridiques. Le Gouvernement n'a rien trouvé à reprendre, comme nous en avions exprimé la confiance devant vous, dans l'ensemble de nos règlements et de nos instructions. Des tribunaux de première instance avaient frappé plusieurs de nos employés; mais, en appel, leurs jugements ont été réformés, et la Compagnie a vu tomber toutes les accusations élevées contre elle à l'occasion de ces tristes événements. Même, au milieu des émotions de la première instance, le ministère public, dans son réquisitoire, n'avait pas hésité à repousser les reproches dont elle était alors l'objet. Ainsi, on avait prétendu que le nombre des employés de la Compagnie était *insuffisant*, que le travail imposé à tous nos agents était *exagéré*. M. le procureur impérial d'Orléans, après avoir été mis en mesure de constater la vérité, déclare hautement que *ces rumeurs sont fausses et doivent être complétement démenties;* « Que la Compagnie « n'a pas à se reprocher d'être, par ces réduc- « tions et exigences, la cause lointaine ou indi- « recte de l'accident... » Si nous reproduisons ici ce témoignage du ministère public, c'est qu'il justifie pleinement le langage que nous ne craignions pas de tenir nous-mêmes dans l'assemblée du 15 novembre dernier, c'est-à-dire à une époque où le résultat des poursuites commencées ne pouvait pas être connu.

La question des accidents est donc aujourd'hui vidée. Quant aux irrégularités d'expédition, elles ont donné lieu aussi à de nombreuses contestations devant les tribunaux de commerce; et autant nous avions la confiance que notre responsabilité serait publiquement dégagée de la question des accidents, autant nous sommes prêts à reconnaître que, pendant une période de transition exceptionnellement difficile, il y a eu dans le service des lenteurs et des retards dont le public pouvait se croire fondé à se plaindre.

Nous vous avons franchement exposé nos embarras à cet égard, dans la réunion spéciale du mois de novembre, et nous vous en avons indiqué la principale cause : sous la pression des grands intérêts publics qui nous sollicitaient de toutes parts, pour satisfaire aux vœux des localités impatientes, et aussi pour hâter le moment où vous entreriez vous-mêmes en pleine jouissance de vos revenus, la section de Bordeaux avait été ouverte avant l'époque fixée par le contrat de la Compagnie, avant que le matériel nécessaire à un tel accroissement de parcours pût être prêt. De plus, sur cette section, momentanément à voie unique, les transports avaient pris, dès le premier jour, un développement imprévu et tout à fait en disproportion avec nos ressources. Cette cause eût suffi pour expliquer des irrégularités qui ne se rencontreraient pas dans un service normal. Mais cette cause, Messieurs, n'est pas la seule qui puisse vous être signalée. Nous vous parlions tout à l'heure de quelques-uns des moyens que nous avons pris pour supprimer complétement les intermédiaires; pour rendre plus simples, plus directs, plus économiques, les rapports du producteur et du consommateur avec le chemin de fer, nouvel instrument de transport qui a été créé pour tous, et qui, par conséquent, doit être mis à la portée de tous. La Compagnie d'Orléans a été la première à entrer dans cette voie, où les difficultés naturelles de l'œuvre se compliquaient encore de la résistance opposée par les intérêts rivaux. Il fallait, vous l'avez vu, organiser de nombreux bureaux pour recevoir la marchandise, assurer la réexpédition de cette marchandise au delà des localités desservies par les lignes de fer, établir des correspondances qui ne fissent point défaut au commerce, partout où le besoin s'en faisait sentir. C'était tout un système à créer et à faire mouvoir, tout un personnel à familiariser avec les exigences d'un mouvement plus compliqué et plus étendu. C'était, en un mot, concentrer sur nous seuls, désormais, la responsabilité que nous avions consenti jusqu'à présent à laisser peser sur d'autres.

Remarquez d'ailleurs que notre chemin, par sa configuration même, impose des combinaisons toutes spéciales de service. En effet, au lieu de présenter deux lignes parallèlement dirigées vers un but unique, il se ramifie en divers sens, et sur le centre et sur l'ouest de la France.

En tout temps, une telle entreprise eût donc, pour nous, été très-ardue. Or, nous avons dû la tenter précisément au moment où l'ouverture de la section de Bordeaux sur une seule voie, dans un parcours de plus de 300 kil., l'insuffisance de notre matériel et l'encombrement de nos gares, hérissaient déjà l'exploitation de tant de difficultés!

Est-il étonnant, Messieurs, qu'au milieu de tous ces embarras, et quand nos agents avaient à faire face à tant de devoirs différents, des inexactitudes, des erreurs, un peu de désordre et de confusion se soient produits? C'était là un inconvénient véritablement inévitable au premier instant, mais qui a disparu déjà en grande partie, qui disparaîtra de plus en plus, à mesure que la réforme entreprise par nous

Digitized by Google

se consolidera, et dont les effets tout passagers ne sauraient être mis en balance avec l'avantage permanent que les intérêts du public et les vôtres retireront de cette réforme. Déjà, comme nous le disions plus haut, l'amélioration est très-sensible, et tous nos efforts tendront à la rendre complète dans les diverses branches du service.

II.

*Répartition du produit net.*

| | fr. c. |
|---|---|
| Il résulte des comptes qui vous sont soumis, que les recettes présentent sur les dépenses un excédant de | 20,876,399 07 |
| D'après les statuts et les décisions de l'assemblée générale, cette somme appartient, savoir : | |
| 1° A l'amortissement du fonds social pour | 254,865 » |
| 2° A M. Leconte, pour | 12,000 » |
| 3° Aux employés de la Compagnie (1), pour | 1,966,430 10 |
| Ensemble | 2,233,295 10 |
| 4° Aux actionnaires pour | 18,643,103 97 |
| Total égal | 20,876,399 07 |
| Sur cette somme de | 18,643,103 97 |
| Il a été payé aux actionnaires 30 fr. par action, représentant une année d'intérêt de 15 fr. et un à-compte de 15 fr. sur le dividende, soit | 9,000,000 » |
| Reste à répartir | 9,643,103 97 |
| Ce qui donne pour chaque action 32 fr. 10 c. plus une fraction de 43,414 fr. 21 c., qui seront portés au compte de l'exercice 1854, comme premier article de recette | |

Si vous adoptez cette proposition vous aurez fixé à 62 fr. 10 c. le revenu de chaque action pour 1853; comparativement au revenu de l'année dernière, c'est une augmentation de 28 0/0.

Ainsi, Messieurs, la fusion se justifie de plus en plus par ses résultats.

Le solde du dividende, soit 32 fr. 10 c., sera payé à partir du 1er avril, à la caisse du bureau central de la Compagnie.

Comme les années précédentes, nous vous demandons la nomination d'une Commission spéciale à laquelle seront soumis tous les comptes qui vous ont été présentés.

| | | |
|---|---|---|
| (1) *Produit de 1853,* | | 20,876,399 07 |
| Prélèvement sur ce produit, savoir : | | |
| Pour l'amortissement du capital social | 254,865 » | |
| 25 fr. par action ou 0/0 du capital social | 7,500,000 » | |
| Pension de M. Leconte, | 12,000 » | |
| | 7,766,865 » | |
| Reste | | 13,109,534 » |
| Sur lesquels doit être calculé le prélèvement de 15 0/0 en faveur des employés, soit : | | 1,966,430 10 |

CHAPITRE III.

OBJETS DIVERS.

Vous avez vu, Messieurs, par l'exposé de notre situation financière, que le montant de nos ressources réalisées ou à réaliser dans le cours de l'année 1854 est inférieur à 14 millions.

Ces ressources ne sauraient évidemment nous permettre de faire face aux besoins que nous crée l'avancement progressif du réseau : nous aurons donc à prendre des mesures pour nous en procurer de nouvelles, en vertu des autorisations que vous nous avez déjà données.

Dans les circonstances actuelles, nous aurions voulu pouvoir nous dispenser de recourir à ces mesures; mais nous ne sommes pas libres à cet égard. Les clauses de notre contrat avec l'Etat nous imposent des devoirs qu'il faut remplir.

Nous avons à payer au Gouvernement une subvention de 5,390,000 fr., dont le paiement ne saurait être ajourné; les travaux commencés doivent être achevés dans les délais fixés, et ce n'est, d'ailleurs, qu'en les terminant promptement que vous pourrez recueillir le fruit des dépenses qui y ont déjà été consacrées.

S'il ne nous est pas permis de différer un emprunt, nous en limiterons, du moins, la quotité à 36 millions, c'est-à-dire à la stricte mesure de nos besoins les plus urgents, et nous chercherons la combinaison la plus propre à ménager les intérêts de la Compagnie. S'il y a un sacrifice à faire, par suite des circonstances dans lesquelles nous nous trouvons, ce sacrifice ne sera pas sans quelque compensation; le nouvel emprunt devant être, en effet, comme tous les autres, réservé de préférence aux actionnaires, les avantages qu'il présentera pour les prêteurs seront acquis à tous ceux d'entre vous qui prendront part à la souscription.

Dans votre réunion du 31 mars de l'année dernière, vous nous avez donné tous pouvoirs pour ramener à un même titre et à des conditions uniformes les divers emprunts contractés par la Compagnie. Le moment actuel serait mal choisi pour une opération aussi délicate. Mais nous persistons dans la pensée qui nous avait portés à vous demander ces pouvoirs, et nous nous réservons d'y donner suite en temps opportun, d'ici à l'époque où nous aurons complété la constitution de la dette que vous nous avez autorisés à créer pour l'achèvement de notre réseau.

II.

Dans cette même assemblée du 31 mars 1853, vous avez approuvé la convention provisoire passée entre la Compagnie et M. le duc de Padoue, et suivant laquelle il était fait bail à la Compagnie de l'hôtel sis rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, avec faculté, pendant cinq années, d'acquérir cet hôtel ainsi que les droits au bail emphytéotique des terrains attenants, au prix de 1,400,000 fr. Sur cette somme, et d'après la convention provisoire, 1,100,000 fr. étaient applicables à l'hôtel, et 300,000 fr. à la jouissance emphytéotique des terrains contigus.

Vous avez autorisé le Conseil à exécuter cette convention, en y apportant les modifications qu'il jugerait nécessaires, et à user, quand bon lui semblerait, de la faculté d'acquisition.

La convention provisoire devait, à raison de la nature de l'immeuble qui formait le majorat de M. le duc de Padoue, être soumise à la sanction du pouvoir législatif, et une expertise préalable devait déterminer la valeur de la propriété, sur laquelle l'Etat avait des droits éventuels à exercer. Cette nécessité avait été prévue dans la convention provisoire.

Il a été procédé à l'expertise, qui a porté le prix de l'hôtel à 1,197,000 fr., et la jouissance des terrains emphytéotiques à 400,000 fr.; cette dernière somme payable en 15 années, à dater du 1er avril 1853, à raison de 26,666 fr. par an, sans intérêts.

Le Conseil d'administration, après avoir pris connaissance de ces résultats, n'a pas hésité à user des pouvoirs que vous lui avez conférés, et il a opté pour l'acquisition.

C'est sur ce consentement, exprimé par la Compagnie, qu'est intervenue la loi du 10 juin 1853, qui a autorisé M. le duc de Padoue à céder l'hôtel et les dépendances, aux conditions que nous venons de vous faire connaître.

Le contrat d'acquisition, qui a dû être passé en la forme administrative, a été signé le 21 de ce mois. S'il y a un excédant de 97,000 fr. sur le prix qui avait été déterminé par la convention provisoire pour l'hôtel, il convient d'ajouter que M. le duc de Padoue a renoncé à se prévaloir personnellement, vis-à-vis de nous, des conclusions de l'expertise. D'un autre côté, la fixation du prix de la jouissance emphytéotique à une somme de 400,000 fr., payable en quinze années, sans intérêts, présente un avantage sur le prix ferme de 300,000 fr. payables immédiatement, ou au moins dans un court délai, et avec intérêts.

La Compagnie venait d'arrêter cette résolution, lorsqu'elle apprit que la nu-propriété des terrains soumis à l'emphytéose devait être prochainement mise en vente. La durée trop courte de la jouissance emphytéotique ne permettait pas à la Compagnie d'utiliser sérieusement des terrains qu'elle devait abandonner en 1867 et en 1868, avec l'obligation de laisser, sur une portion de ces mêmes terrains, les bâtiments qui y auraient été édifiés.

Le Conseil d'administration a donc pris la résolution de se présenter aux enchères qui devaient s'ouvrir; et le 8 mars dernier, la Compagnie s'est rendue acquéreur de toute la partie de la nu-propriété qui s'étend à l'extrémité de l'hôtel et en retour sur la rue Neuve-des-Mathurins, au prix de 568,000 fr.

Par suite de cette acquisition, vous vous trouvez propriétaires de 7,510 mètres de terrains qui bordent des rues où les constructions ont depuis longtemps une valeur toujours croissante.

C'est là qu'est installé, dans des conditions tout à fait satisfaisantes pour le public, le service central de la Compagnie. En dehors des bâtiments où ce service est établi, et de la salle où vous êtes en ce moment réunis, il reste de vastes emplacements dont nous aurons à tirer parti, soit en les revendant, soit en y élevant des constructions qui seraient ensuite louées. Nul doute, Messieurs, que nous n'obtenions ainsi cet important résultat : d'avoir donné à à notre siége central toute l'extension et toutes les facilités que comportent les nombreuses relations qu'il entretient avec les actionnaires, tout en réduisant le chiffre représentatif de notre loyer à des proportions modérées.

Le Conseil, en sollicitant votre approbation pour les dernières acquisitions qu'il a faites, vous demande, en outre, de lui conférer les pouvoirs nécessaires à l'effet d'utiliser les terrains dont vous êtes devenus propriétaires, d'en user et d'en disposer au mieux des intérêts de la Compagnie.

Digitized by Google

III.

Le chemin de Ceinture est aujourd'hui à peu près terminé ; déjà il a pu rendre aux Compagnies de chemins de fer des services considérables, en facilitant leur approvisionnement en coke pendant l'interruption prolongée des voies navigables. D'ici à très-peu de jours, il sera livré complétement à la circulation, ce qui permettra de supprimer un camionnage coûteux pour le commerce et gênant pour la circulation intérieure de Paris.

IV.

Nous arrivons, Messieurs, à l'objet de la modification aux statuts qui est indiquée dans l'ordre du jour.

Le changement que nous vous proposons a pour but de satisfaire aux réclamations qui se sont élevées en ce qui touche la participation des employés dans les bénéfices de la Compagnie. Dans l'Assemblée générale du 15 novembre dernier, le Conseil vous a promis de les examiner et de chercher à y faire droit, sans compromettre en principe une institution que vous avez créée, il y a dix ans, et qui est entrée aujourd'hui dans les mœurs et dans les besoins, dans les espérances légitimes de quatre mille familles.

Cet engagement, le Conseil l'accomplit en ce moment, en venant vous faire connaître la combinaison à laquelle il s'est arrêté après de longues délibérations.

Comme nous vous l'indiquions tout à l'heure, le principe de la participation ne pouvait être supprimé. Indépendamment du caractère particulier qu'il a revêtu en prenant place dans les statuts de la Compagnie, il a pour lui la sanction de la nécessité et de l'expérience : de la nécessité, parce que personne ne saurait admettre que, dans des entreprises appelées à durer un siècle, et au succès desquelles les employés consacrent leur existence, il suffise de payer à ceux-ci un salaire destiné à les faire vivre pendant la durée de leur service, sans leur assurer aucune ressource pour les temps où la maladie, la fatigue, la vieillesse ne leur permettront plus aucun travail ; — de l'expérience, parce que plus on examine ces questions de prévoyance qui sont à l'ordre du jour dans la société, et en particulier dans les Compagnies de chemins de fer, plus on demeure convaincu que le principe adopté par vous, il y a dix ans, joint au mérite d'une efficacité réelle l'avantage d'être, en définitive, le moins onéreux, puisque cette efficacité ne saurait s'obtenir qu'à la condition d'accroître vos propres bénéfices.

En pareille matière, Messieurs, il n'y a que deux systèmes possibles : celui des caisses de retraite alimentées par un prélèvement fixe sur les recettes annuelles, et celui d'une association limitée dans les profits d'une exploitation que le travail et le dévouement contribuent si puissamment à rendre économique et féconde. Sans vouloir nous livrer ici à une discussion qui serait hors de propos, nous n'aurons pas de peine à établir que le système des caisses de retraite aboutit presque inévitablement à l'un de ces deux écueils : ou bien il avorte s'il est fondé sur une dotation insuffisante, ou bien il entraîne dans une voie de sacrifices sans bornes. — L'histoire des établissements de ce genre créés par l'Etat, pour ses divers services publics, atteste surabondamment cette vérité, et vous savez à quel parti le gouvernement a dû se décider l'année dernière pour sortir des difficultés que ce système avait fait naître. De plus, une caisse des retraites, à supposer qu'elle pourvoie convenablement aux besoins éloignés, ne fournit aucun moyen de parer aux embarras et aux nécessités qui se présentent si fréquemment dans le cours ordinaire de la vie. Si elle produit quelques fruits à l'époque où l'âge condamne au repos, elle est stérile jusque-là. C'est un système au moins incomplet, et qui ne résout, même dans l'hypothèse la plus favorable, qu'une seule des données du problème complexe auquel on l'applique.

Ce point est ressorti avec une évidence éclatante de toutes les discussions qui ont occupé votre Conseil. Nous sommes donc unanimes à vous dire aujourd'hui que *le principe de la participation des employés* dans les bénéfices *doit*, selon notre conviction profonde, *être maintenu*, non pas seulement parce qu'il a l'importance d'une institution statutaire, mais encore et surtout parce qu'il réalise de la manière la plus satisfaisante la grande et honorable pensée qui vous l'a fait établir en 1844.

D'accord sur cette première question, nous avons examiné ensuite si, dans l'intérêt même de l'institution, et pour rester fidèle à l'esprit qui la caractérise, il n'y aurait pas convenance à adopter certaines modifications, conseillées par l'état nouveau de nos affaires depuis 1852. Il est certain que les conditions actuelles du développement de notre trafic ne sont plus les mêmes qu'avant la fusion. Un champ beaucoup plus vaste se trouve ouvert devant nous; et si l'exploitation de cet immense réseau exige un plus grand nombre de bras et d'intelligences, il y a lieu d'espérer aussi que sa fécondité naturelle donnera, dans des circonstances normales, des résultats auxquels personne n'avait pu songer il y a dix ans.

Frappés de cette considération, nous avons reconnu l'opportunité d'un changement dans la manière d'appliquer le principe, et la combinaison que nous venons vous présenter réalise ce changement sous trois formes différentes.

En premier lieu, nous avons élevé de 15 fr. le taux du prélèvement privilégié qui s'exerce au profit des actions. Sous l'empire des statuts actuels, la participation des employés commence quand les porteurs de titres ont reçu 25 fr., soit 7 millions et demi de produits nets. Aux termes du nouvel article que nous soumettons à votre vote, la participation ne commencera qu'après que vous aurez reçu 12 millions de produits nets, c'est-à-dire 40 fr. par action, amortissement déduit. Il résultera de cette première modification un accroissement certain de 675,000 fr. par an dans vos revenus.

En second lieu, la quotité même de la participation est réduite. Dans l'état actuel des choses, sur tout ce qui excède 7 millions et demi de produits nets ou 25 fr. par action, la part des employés est invariablement de 15 0/0. Nous vous proposons d'adopter une échelle proportionnelle qui fera décroître l'importance relative de cette part, à mesure que les bénéfices augmenteront. Vous venez de voir que jusqu'à 12 millions de bénéfices, soit 40 fr. par action, les employés, d'après notre première proposition, ne recevraient rien. Au delà de 40 fr. par action et jusqu'à 70 fr., leur participation dans les produits nets serait fixée à 15 0/0. Mais, à partir de 70 fr. par action et jusqu'à 80 fr., elle ne serait plus que de 10 0/0 sur cet excédant. Et quand le revenu de vos titres aura dépassé 80 fr., la part des employés dans la portion des bénéfices représentant cette augmentation, ne sera plus que de 5 0/0.

Enfin, comme vous ne l'ignorez pas sans doute, il est prélevé, sur les fonds de la participation, des secours en faveur des employés blessés, des veuves et enfants de ceux qui périssent dans l'exercice de leurs fonctions, trop souvent dangereuses. D'après le règlement actuellement en vigueur, une somme de 50,000 fr. doit toujours être disponible pour les applications de cette nature que le Conseil juge à propos de faire. Nous vous proposons de quintupler ce prélèvement sur les fonds de la participation, c'est-à-dire de le porter à 250,000 fr., ce qui réduira d'autant la portion à répartir entre les employés, et dégrèvera le budget des allocations que l'humanité, ainsi que la nécessité de rémunérer les services exceptionnels, nous commandent d'y imputer chaque année. La nouvelle réserve, prise sur le produit de la participation, ne sera plus, en effet consacrée seulement à venir en aide aux employés blessés, ou aux veuves et enfants des employés qui auront péri. Elle s'appliquera aussi au soulagement de ceux qui auront contracté dans le service des infirmités précoces. Elle formera, en outre, un fonds spécial qui nous permettra, sans qu'il vous en coûte rien désormais, d'entretenir et de stimuler de plus en plus, dans le personnel, cet esprit d'émulation qui est l'âme des grandes entreprises. En un mot, cette nouvelle réserve, appelée à fonctionner à la fois comme fonds de secours et comme fonds d'encouragement, fera face à toutes les destinations que le règlement de 1850 avait laissées en dehors de ses prévisions, et qui, dès lors, retombaient à la charge de la Compagnie.

En résumé, d'après la combinaison qui vous est soumise, l'action de la participation commencerait plus tard qu'aujourd'hui ; elle serait, en outre, contenue par le jeu de l'échelle décroissante et par l'augmentation du prélèvement non distribuable, dans des limites qui, en aucun cas, ne lui permettraient d'aller au delà du but qu'il est désirable de la voir atteindre.

Nous avons la confiance que cette triple modification est de nature à ne laisser subsister aucune réclamation légitime. Aller plus loin, ce serait enlever à une institution qui honore la Compagnie toute sa valeur effective et morale.

N'oubliez pas, Messieurs, que cette participation, ainsi ramenée à des proportions convenables, ne sera pas touchée intégralement par les ayants droit. Un tiers seulement de ce qu'il leur revient est remis aux employés à la fin de chaque exercice; un autre tiers est déposé à la Caisse d'épargnes, comme ressource pour les moments difficiles : c'est là que, dans le cas où le salaire mensuel ne suffit plus, l'employé, avec l'autorisation du Conseil, va puiser une assistance qui est le fruit de ses économies. Le troisième tiers est versé à la caisse des retraites, qui, elle aussi, joue un rôle dans l'ensemble de ces mesures de prévoyance, mais qui n'apparaît que comme complément du système, pour assurer des ressources à ceux qui arrivent jusqu'à la vieillesse. Grâce à cette répartition réglementaire du montant annuel de vos libéralités, l'employé pourvoit donc lui-même à toutes les situations qu'il est appelé à traverser, aux besoins ordinaires et exceptionnels du présent comme aux nécessités lointaines de l'avenir. Il n'a plus rien à vous demander, dans quelques circonstances qu'il se trouve placé : condition doublement avantageuse qui, en donnant à votre personnel un bien-être nécessaire, lui laisse la satisfaction de ne le devoir qu'à son travail, et qui vous affranchit vous-mêmes, une fois pour toutes, de ces obligations

Digitized by Google

qu'une grande Compagnie contracte naturellement à l'égard de ses serviteurs.

Si vous adoptez les mesures que nous vous proposons, le règlement de 1850 sera modifié par le Conseil en conséquence, et l'application en sera faite à partir du 1er janvier 1854. Vous recueillerez donc le fruit de ces mesures dès l'exercice actuellement en cours.

Il ne nous reste plus, Messieurs, qu'à vous indiquer les noms des cinq administrateurs que le sort a désignés comme sortant cette année.

Ce sont :

MM. le comte de Ségur,
Bourlon,
le président de Gascq,
Dufeu,
Gladstone.

Ainsi que vous le savez, d'après l'art. 49 des statuts, les administrateurs sortants peuvent être réélus.

PREMIÈRE RÉSOLUTION

*Relative à l'acquisition de l'hôtel de Padoue et de la nu-propriété des terrains en dépendants, et aux pouvoirs à donner au Conseil d'administration.*

L'assemblée générale,

Conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport,

Approuve et ratifie :

1° L'acquisition faite par la Compagnie, suivant acte passé devant M. le préfet de la Seine, le 21 mars 1854, de l'hôtel sis rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, moyennant le prix de 1,597,000 fr., savoir : 1,197,000 fr. pour l'hôtel et 400,000 fr. pour le droit de bail emphytéotique des terrains y attenants; ladite somme de 400,000 fr. payable en quinze années, à raison de 26,666 fr. par an, sans intérêts; le tout en conformité de la loi du 10 juin 1853;

2° L'acquisition faite par la Compagnie, suivant jugement de l'audience des criées du tribunal de première instance de la Seine du 8 mars 1854, de la nu-propriété des terrains y attenants, au prix de 568,000 fr., en sus des charges.

L'assemblée générale donne au Conseil d'administration tous pouvoirs à l'effet de disposer des dépendances de l'hôtel et de les utiliser ainsi qu'il avisera; de les céder ou vendre en tout ou en partie, à telles clauses et conditions qu'il déterminera, au mieux des intérêts de la Compagnie.

DEUXIÈME RÉSOLUTION

*Relative à la modification des statuts.*

L'assemblée générale,

Conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport;

Vu l'art. 62 des statuts,

Décide :

Le dernier paragraphe de l'art. 52 des statuts de la Société sera modifié et rédigé ainsi qu'il suit :

« Après ces prélèvements, le surplus des » produits est réparti, à titre de dividende, » entre toutes les actions indistinctement, et à » raison de un trois cent millième par action. » Toutefois, lorsqu'il a été attribué à chaque » action une somme totale de *quarante francs*, » il est, sur le surplus des produits, fait distraction de 15 0/0, qui sont répartis par le » Conseil d'administration entre les employés » de la Compagnie, en proportion des traitements ou à raison des services, d'après les » bases arrêtées par l'assemblée générale.

» Lorsque, par application des dispositions » qui précèdent, il a été attribué à chaque » action une somme totale de 70 fr., le prélèvement à effectuer sur les produits nets excédents est réduit à 10 0/0.

» Lorsque, par application des dispositions » qui précèdent, il a été attribué à chaque » action une somme totale de 80 f., le prélèvement à effectuer sur les produits nets excédents est réduit à 5 0/0. »

Le Conseil est autorisé à consentir les changements que le gouvernement jugerait nécessaire d'apporter à la modification et à la rédaction ci-dessus. Le directeur est autorisé à passer tous actes en conséquence.

Le Conseil est autorisé à modifier le règlement du 27 mars 1850, en conformité de la présente résolution et des propositions développées dans le rapport, pour le nouveau règlement être appliqué à partir du 1er janvier 1854.

TROISIÈME RÉSOLUTION,

*Relative à la fixation du produit net de l'exercice 1853.*

Conformément à la proposition du Conseil d'administration, développée dans le rapport, le produit net de l'exercice 1853 est fixé à 62 fr. 10 c par action.

En conséquence, et attendu qu'une somme de 30 fr. par action a déjà été payée, à titre d'intérêt et d'à-compte sur le dividende, le solde restant à payer est fixé à 32 fr. 10 c.

QUATRIÈME RÉSOLUTION,

*Relative à la nomination d'une Commission de quatre actionnaires, pour l'examen des comptes de l'exercice 1853.*

Conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le rapport, les comptes des recettes et dépenses, tant de premier établissement que d'exploitation, pendant l'année 1853, seront soumis à l'examen d'une Commission d'actionnaires, chargée d'en faire son rapport à l'Assemblée générale, dans sa réunion ordinaire de l'an prochain.

Sont élus membres de cette Commission :

MM. Blondel, conseiller référendaire honoraire à la Cour des comptes;
Esquirol, conseiller référendaire à la Cour des comptes;
le comte de Germiny, receveur général de la Seine-Inférieure, ancien ministre des finances;
le comte de la Panouze, propriétaire, membre de plusieurs Conseils d'administration de sociétés anonymes

CINQUIÈME RÉSOLUTION,

*Relative à la nomination de cinq administrateurs, par suite d'expiration de mandat.*

Sont réélus administrateurs pour cinq années :

MM. le comte de Ségur,
Bourlon,
De Gascq,
Dufeu,
Gladstone.

---

RAPPORT

*de la Commission spéciale chargée de l'examen des comptes de l'exercice 1852.*

Messieurs,

La Commission nommée dans l'assemblée générale du 31 mars 1853 pour la vérification des comptes de l'exercice 1852, m'a chargé de vous soumettre son rapport et ses conclusions.

C'est dans les comptes de 1852 que se trouvent compris, vous le savez, Messieurs, les premiers résultats de cette fusion d'intérêts et d'existence qui s'est opérée entre les anciennes Compagnies d'Orléans, du Centre, de Bordeaux et de Nantes. Il était facile de prévoir que la tâche de vos Commissions serait grande; nous n'avons pu, toutefois, en mesurer bien exactement l'étendue qu'au moment où nous avons eu sous les yeux l'ensemble des pièces et des documents de toute nature qui devaient faire l'objet de nos études et de nos recherches. Ce surcroît de travail imposé à l'administration par l'ouverture de la section nouvelle qui complétait la ligne de Paris à Bordeaux, et le mouvement des affaires courantes qui prenaient de jour en jour une extension plus considérable, n'ont pas permis à la direction de comptabilité, malgré des efforts auxquels nous rendons pleine justice, de préparer et de réunir aussi promptement qu'elle l'aurait voulu, le élémens, ou, si l'on peut ainsi parler, les instruments de notre vérification. Lorsqu'ils nous ont été remis, le terme de rigueur assigné par les statuts à la convocation annuelle des actionnaires se trouvait déjà trop rapproché pour que la Commission, limitée à trois membres par la résolution du 31 mars 1853, pût conserver l'espoir d'achever dans un si bref délai l'examen consciencieux et approfondi que vous étiez en droit d'exiger d'elle. L'insuffisance de nos forces devenait évidente, nous ne pouvions recourir à vos décisions, et le temps pressait. Nous avons d'abord pris soin de nous assurer que le Conseil d'administration, dans l'ordre de ses attributions et de ses pouvoirs, ne voyait rien qui s'opposât à l'adjonction d'un quatrième commissaire; puis, cet assentiment obtenu, comme il nous était d'ailleurs démontré que le Conseil, par des raisons qui n'ont pas besoin d'être exprimées, se refuserait à nommer lui-même notre nouveau collaborateur, nous avons assumé sur nous la responsabilité du choix.

C'est à M. le comte de Lapanouze que la Commission s'est adressée, dans la persuasion où elle est encore, que le nom de cet honorable actionnaire, l'estime dont il jouit, l'expérience qu'il s'est acquise dans la pratique des affaires industrielles et commerciales, l'auraient désigné à vos suffrages s'il nous avait été possible de les recueillir. Nous espérons obtenir votre approbation pour la mesure que nous avons prise, et surtout pour le choix que nous avons fait.

Notre rapport sera divisé en trois paragraphes :

1° Compte de premier établissement;

2° Compte d'exploitation;

3° Comptes des correspondances de la Compagnie.

§ 1. — Le compte de premier établissement s'arrête au 28 février 1853. Pour se faire une idée précise des recettes et des dépenses dont il se compose, il faut nécessairement se reporter à quelques-uns des principaux actes qui ont précédé, consommé ou suivi la fusion.

Nous vous prions, Messieurs, de vous rappeler :

Digitized by Google

Qu'aux termes des conventions passées les 8, 20 et 18 mars 1852, entre la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, et les Compagnies du Centre, de Bordeaux et de Nantes, la Compagnie d'Orléans est devenue cessionnaire du bail d'exploitation de chacune de ces trois dernières lignes ;

Que les mêmes conventions, tout en faisant remonter au 1er janvier l'entrée en jouissance de la Compagnie cessionnaire, ont donné six mois aux Compagnies cédantes pour effectuer la remise de leur service ; que jusqu'au 30 juin, ces Compagnies ont conservé, comme par le passé, la gestion de leurs affaires, et qu'au 30 juin, la Compagnie d'Orléans a pris possession et charges de l'actif et du passif existant à cette époque, en bloc, à forfait et sans discussion ;

Que le fonds social de la Compagnie d'Orléans a été porté à 150 millions, et divisé en trois cent mille actions de 500 francs chacune.

Que 282,134 de ces actions nouvelles ont été remises aux porteurs des actions présentées des quatre Compagnie fusionnées, dans la proportion de huit actions nouvelles contre cinq actions primitives d'Orléans, ou dix actions primitives du Centre, ou quinze actions primitives de Bordeaux, ou vingt actions primitives de Nantes ;

Que le Conseil a été autorisé à émettre, au prix de 700 fr., c'est-à-dire à 200 fr. au-dessus de leur valeur nominale, les 17,866 actions nécessaires pour compléter le nombre de trois cent mille ;

Qu'un bureau de compensation, établi au sein même de la Compagnie, dans l'intérêt des porteurs de moins de cinq actions primitives, s'est chargé de la vente et de l'achat des fractions de titres, au cours de la bourse et sans frais d'aucune espèce ;

Enfin, que les porteurs des 113 actions de jouissance, dont le capital avait été remboursé avant la fusion, ont été admis à les reconstituer en actions d'*omnium*, moyennant un versement de 350 fr. par action.

Les dispositions que nous venons de retracer expliquent la nature et l'origine des principales opérations de recette et de dépense qui figurent au compte de premier établissement.

C'est ainsi que nous trouvons dans la recette :

Les 150 millions qui forment le fonds social ; le montant des deux premiers emprunts ; l'à-compte réalisé sur le troisième ; la valeur des actions amorties et reconstituables ; le bénéfice obtenu sur 17,731 actions émises à 700 fr., et sur 135 actions émises par fractions au cours de la Bourse ; le fonds de réserve de la Compagnie du Centre, et le reliquat du fonds social des Compagnies du Centre et de Nantes, déduction faite du passif laissé par la Compagnie de Bordeaux.

Nous trouvons dans la dépense :

Tous les frais relatifs au premier établissement du chemin de fer de Paris à Orléans ; le prix d'acquisition des lignes du Centre, de Bordeaux et de Nantes ; l'opération d'ordre qui balance l'augmentation apportée au montant du fonds social de l'entreprise par l'échange des anciens titres, au nombre de 176,334 contre 282,134 actions nouvelles ; enfin les travaux exécutés sur toutes les sections depuis le 30 juin 1852 jusqu'au 28 février 1853.

Il nous reste maintenant à considérer le compte de premier établissement sous le rapport de l'imputation et de la justification des recettes et des dépenses ; ici, pour éviter des répétitions qui nous exposeraient à fatiguer inutilement l'attention de l'assemblée, nous reconnaissons dans le même paragraphe les observations applicables au compte de premier établissement et celles qui nous ont été suggérées par l'examen du compte d'exploitation.

Personne de vous n'ignore, Messieurs, que chacun de ces deux services a des ressources et des charges qui lui sont exclusivement propres ; que les recettes ou les dépenses de premier établissement ne peuvent être transportées au compte d'exploitation, et réciproquement, sans qu'il en résulte un défaut de vérité dans la fixation du dividende annuel, ou dans la situation financière de l'entreprise. Ce point essentiel a été pour votre Commission l'objet d'une vérification très-attentive, et nous avons reconnu que les distinctions nécessaires étaient régulièrement observées dans les deux comptes.

A l'égard des justifications, si dans la masse des pièces produites et qui se comptent par milliers, il s'est rencontré çà et là quelques omissions, quelques erreurs, quelques négligences de forme, ces imperfections très-rares, portant sur de très-faibles sommes, et dont le redressement est d'ailleurs facile, ne doivent pas nous empêcher de déclarer que les productions faites à l'appui des deux comptes établissent de la manière la plus satisfaisante, en recette, les droits de la Compagnie ; en dépense, sa délibération.

Le compte de premier établissement présentait au 28 février 1853 un excédant de recette de 26,758,909 fr. 49 c.

§ 2. — Le Conseil d'administration dans son rapport imprimé, vous a donné, Messieurs, le tableau des recettes et des dépenses effectuées par le service de l'exploitation, du 1er janvier au 31 décembre 1852 ; vous connaissez parfaitement la nature et l'objet de ses opérations, qui se reproduisent chaque année dans les comptes de la Compagnie avec les mêmes divisions et sous les mêmes titres. Nous avons constaté plus haut la régularité des imputations et des pièces justificatives ; nous pouvons donc passer au résultat final, c'est-à-dire au produit net qui a servi de base pour la fixation du dividende.

Les recettes présentent sur les dépenses un excédant de 15,459,551 fr. 62.

Vous avez lu dans le rapport du Conseil que cette somme appartenait :

| | |
|---|---|
| 1° A l'amortissement du fonds social, | 254,500 » |
| 2° A M. Lecomte, pour | 12,000 » |
| 3° Aux employés de la Compagnie pour | 867,457 75 |
| Ensemble, | 1,133,957 75 |
| 4° Aux actionnaires, pour | 14,325,593 87 |
| Somme égale, | 15,459,551 62 |

Il y est de plus expliqué, dans une note, que le chiffre de la participation des employés, calculé sur les bénéfices possibles du prélèvement, s'élevait à 1,153,957 75

Mais que les employés des anciennes Compagnies du Centre, de Bordeaux et de Nantes, n'ayant été admis à la participation qu'à dater du 1er juillet, et la part afférente aux six premiers mois pour ces employés faisant retour à la Compagnie nouvelle pour 286,500 »

La somme à distribuer pour les deux semestres, à titre de participation, se trouvait réduite à 867,457 75

La participation des employés a souvent occupé les assemblées générales, tantôt sur des propositions émanées du Conseil, tantôt par suite d'observations présentées ou de vœux émis par quelqu'un des actionnaires. Dans cette séance même, vous serez appelés à délibérer sur des modifications à l'art. 51 des statuts. La Commission ne vous apporte pas un avis ; elle ne veut ni ne doit anticiper la discussion. Mais il lui a paru qu'un exposé succinct de ce qui s'est fait jusqu'à ce jour au sujet du prélèvement ne serait pas sans utilité pour l'appréciation de ce qui peut encore être à faire. Les renseignements qui vont suivre ont été puisés dans les statuts de la Compagnie, dans les rapports du Conseil, dans les procès-verbaux de nos assemblées générales, et dans les états dressés pour la répartition du dernier prélèvement, du prélèvement de 1852.

La participation a été votée par l'Assemblée générale des actionnaires, en 1844, le 30 mars, il y a dix ans jour pour jour. La pensée du Conseil était de stimuler le zèle des employés, de récompenser leurs efforts, d'attirer et de retenir les hommes capables, de créer des garanties de bonne gestion, de tendre constamment à l'augmentation des produits et à la diminution des dépenses. Voici le texte de la résolution qui fut prise et qui a passé dans les statuts :

« Après l'acquittement des charges et l'affectation de 8 0/0 (soit 40 fr.) aux actionnaires, il sera fait, s'il y a lieu, distribution de 15 0/0 sur le surplus des produits annuels, pour le montant de ce prélèvement être réparti par le Conseil d'administration entre les employés de la Compagnie d'après les bases d'un règlement qui sera soumis à l'Assemblée générale. »

Trois règlements ont été successivement dressés et approuvés pour la répartition des 15 0/0. Nous ne parlons des deux premiers que pour ordre. Le troisième porte la date du 27 mars 1850. C'est le règlement en vigueur aujourd'hui. Nous aurons occasion d'en citer tout à l'heure les dispositions essentielles.

Depuis la réunion des quatre lignes, les statuts de la Compagnie ont dû subir un remaniement complet. Ce qui concerne la participation se trouve inscrit maintenant à l'art. 52. La portion privilégiée du revenu des actions, c'est-à-dire les 40 fr. assurés aux actionnaires avant tout prélèvement pour les employés, ne figure que pour 25 fr. dans le nouvel article. Mais il n'y a pas là de modification réelle, il n'y a qu'un chiffre traduit par un autre. Cinq actions primitives ayant été remplacées par huit actions nouvelles, il est évident que les 200 fr. de privilége attribués aux premières, sont exactement représentés par les huit fois 25 fr. affectés aux secondes. Si le chiffre de 40 fr. avait été maintenu pour celles-ci, c'est alors que les statuts auraient été modifiés, car la portion privilégiée du revenu aurait été augmentée de 3/5es, et portée à 74 fr. Ces détails paraîtront minutieux peut être, mais nous avons cru nécessaire de bien préciser les faits.

Vous venez de voir, Messieurs, dans quels termes les statuts qui sont la loi de la Compagnie consacrent le principe et le chiffre du prélèvement.

Le principe, il n'a jamais été attaqué. On s'est accordé à reconnaître qu'il était d'une bonne et sage administration d'associer ainsi les employés à toutes les chances, heureuses ou moins favorables de l'entreprise. Il faut dire seulement que dans la dernière réunion, celle du 15 novembre 1853, on a élevé, mais en termes dubitatifs et sans proposition formelle, la question de savoir s'il ne conviendrait pas de subs-

Digitized by Google

tituer une allocation fixe à la participation éventuelle.

Le chiffre a été l'objet de quelques observations critiques. On a, dans plusieurs circonstances, exprimé la crainte que le produit des 15 0/0 ne vînt, un jour à venir, à prendre des proportions trop considérables. Toutes les fois que cette appréhension s'est manifestée, le Conseil a répondu que, le cas échéant, il serait avisé à des moyens de réduction.

Nous arrivons à la répartition dernière. Elle a été faite dans les conditions déterminées par le règlement du 27 mars 1850, dont les art. 1, 2, 3 et 9 sont ainsi conçus :

« Art. 1. La somme à provenir chaque année du prélèvement qui pourra être opéré sur les produits de l'exploitation, conformément à l'art. 56 (maintenant l'art. 52), des statuts en faveur des employés de la Compagnie, sera attribué à chacun d'eux dans la proportion du traitement dont il aura joui dans le cours de l'année, sauf l'exécution préalable de dispositions contenues à l'art. 9 ci-après.

» Art. 2. Tout employé révoqué dans le cours de l'année perdra ses droits à la répartition.

» Art. 3. Un tiers de la somme attribuée à chaque employé lui sera payé comptant.

» Un tiers sera versé pour son compte à la Caisse d'épargne de Paris ;

» Un tiers sera versé pour son compte, soit dans la Caisse des retraites à instituer par l'État (le projet était alors en discussion à l'Assemblée législative), soit dans toute autre caisse publique ou particulière, à l'effet de lui faire constituer par cette caisse une pension viagère à l'âge de 50 ans (le maximum de cette pension viagère est fixé à 600 fr. par l'art. 5.)

» Art. 9. Chaque année, avant toute répartition, il sera fait sur la somme à distribuer un prélèvement à l'effet de former successivement un fonds de 50,000 fr. destiné à venir au secours des employés qui, dans l'exercice de leurs fonctions auront reçu des blessures ou contracté des maladies les mettant dans l'impossibilité de continuer leur service, ainsi que des veuves et des enfants de ceux qui auront succombé par suite des mêmes circonstances ou d'événements extraordinaires.

Le prélèvement annuel sera de la somme nécessaire pour que le fonds de 50,000 fr., lorsqu'il aura été réalisé, reste constamment disponible à la fin de chaque année, sans toutefois que, dans aucun cas, ce prélèvement puisse s'élever au delà du dixième de la somme à répartir.

Nous devons mentionner, en outre, une décision du Conseil, aux termes de laquelle la somme nette à distribuer pour l'exercice 1852 a dû être divisée en deux parties :

L'une, applicable aux seuls employés de la ligne d'Orléans, et calculée sur la portion passible du prélèvement des bénéfices réalisés pendant les six premiers mois par l'exploitation de la seule ligne d'Orléans ;

L'autre, 1° aux actionnaires, pour la part afférente aux six premiers mois d'appointements des employés des trois Compagnies du Centre, de Bordeaux et de Nantes ; 2° pour les six Compagnies fusionnées, pour les six derniers mois de l'exercice.

Les états dressés pour cette double répartition renferment les noms de 2,786 employés, avec l'indication par semestre du traitement ou de la portion de traitement touchée par chacun d'eux, et du montant des attributions calculées sur cette base.

| | |
|---|---|
| La somme totale à répartir était de | 1,149,506 69 |
| Savoir : | |
| Produit du prélèvement sur les bénéfices de 1852, | 1,153,957 75 |
| Reliquat resté sans emploi sur la répartition de 1851, | 8 94 |
| Ensemble, | 1,153,966 69 |
| A déduire, pour compléter, à la date du 31 décembre, les 50,000 fr. du fonds de secours, | 4,460 » |
| Net à répartir, | 1,149,506 69 |
| La première liquidation faite au profit des seuls employés d'Orléans leur a donné | 287,591 89 |
| Restait pour la seconde répartition la somme de | 861,914 80 |
| qui a été attribuée : | |
| Aux actionnaires, par le motif énoncé ci-dessus, jusqu'à concurrence de | 255,772 91 |
| Et aux employés des quatre lignes réunies, pour | 606,141 89 |
| Total égal, | 861,914 80 |

L'assemblée comprend que les deux répartitions ne pouvaient être opérées sur la même base. Le résultat moyen des attributions est de 341 fr. 42 par 1,000 francs des appointements reçus.

La part des employés évaluée à 867,457 fr. 75 se trouve définitivement augmentée de 30,727 f. 09 c. dans les états de distribution. Une différence de pareille somme se présente en sens inverse dans le chiffre des allocations faisant retour à la Compagnie, allocations que le rapport évaluait à 286,500 » et que la répartition fixe à 255,772 91

| | |
|---|---|
| Somme en moins dans la répartition, | 30,727 09 |

Ces différences, nous ne les relevons ici que pour mémoire. Elles appartiennent à des liquidations consommées dans le cours de l'exercice 1853, et dont l'examen doit être nécessairement réservé à la future commission des comptes.

Un dernier mot sur le montant des allocations comparé à celui des appointements. La proportion, comme nous l'avons dit, est de 341 f. 42 c. pour mille. Lorsqu'on exprimait, dans nos assemblées générales, la crainte que la part faite aux employés par la mesure du prélèvement ne s'élevât un jour à des sommes excessives, quelle était la limite qu'on vous proposait d'assigner d'avance au chiffre éventuel de l'attribution ? On se bornait à demander que, dans aucun cas, l'attribution ne pût excéder la moitié du traitement. Cette limite, vous le voyez, Messieurs, n'est pas atteinte, à beaucoup près, par la répartition de 1852. Il ne faut pas, d'ailleurs, perdre de vue, qu'au moyen de l'emploi déterminé par le règlement de 1850, la participation dans la triple affectation qu'elle a reçue représente à la fois les gratifications de fin d'année, les secours qu'une administration comme la vôtre ne refuse jamais à des employés frappés d'un malheur imprévu, et les sacrifices que l'entreprise aurait à s'imposer pour la constitution d'un fonds de retraite. Vous pèserez, Messieurs, toutes ces considérations. Il est temps, pour nous, de revenir à l'objet principal du rapport, et d'achever ce qui nous reste à dire au point de vue de notre mission.

§ 3. — Les comptes de correspondants ne sont et ne peuvent être pour la plupart que de simples bordereaux extraits des écritures de la Compagnie. Nous nous sommes particulièrement attachés, dans la vérification de ces comptes, à ceux qui concernent le service des approvisionnements. Nous les avons trouvés en bonne forme, et les pièces dont ils sont accompagnés justifient l'achat et l'entrée des matières, la sortie par les livraisons successivement faites, et les restes en magasin à la fin de l'exercice.

| | |
|---|---|
| Le solde créditeur des comptes de correspondance s'élève à | 7,362,759 55 |
| L'excédant de recette au compte de premier établissement étant de | 26,758,909 49 |
| la Compagnie, au 28 février 1853, avait en caisse ou en portefeuille | |
| une somme de | 34,121,669 04 |

Tels sont, Messieurs, les résultats obtenus dans le cours du premier exercice de la fusion. Nous avons été à même de constater ce qu'il a fallu de travaux, de zèle et d'efforts pour organiser une aussi vaste entreprise, et pour imprimer à toutes ses parties un mouvement uniforme et régulier. Le Conseil a déjà rendu témoignage au *dévouement des employés dans tous les degrés de la hiérarchie* ; nous empruntons ses paroles qui rendent notre pensée, et nous ne doutons pas, Messieurs, qu'elles n'expriment aussi la vôtre.

La Commission vous propose d'approuver les comptes de 1852.

RÉSOLUTION

*Relative à l'approbation des comptes de* 1852.

Conformément aux conclusions de la Commission de vérification, développées dans son rapport, les comptes de l'exercice 1852 sont et demeurent approuvés.

*Vote de remercîments à la Commission.*

L'assemblée générale vote à l'unanimité des remercîments à MM. les membres de la Commission de vérification.

**Caisse et Journal des chemins de fer.**

PARIS, 85, RUE RICHELIEU.

*Capital émis : Six millions de francs divisés en* 12,000 *actions entièrement versées.*

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics les actions et obligations de chemins de fer et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

Digitized by Google

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.


**BIBLIOTHÈQUE DU VOYAGEUR**

**en Chemins de fer et en Bateaux à vapeur**

PUBLIÉE PAR L'IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER, DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, rue Bergère, 20, près du boulevard Montmartre.

*Jolie collection de Guides ornés de Cartes et de Gravures, à 2 francs le volume parfaitement relié, et 1 franc 50 c. broché.*

La *Bibliothèque du Voyageur en Chemins de fer et en Bateaux à vapeur* se compose d'une collection de nouveaux Guides en France et à l'Etranger, — du *Livret-Chaix*, — et d'une série d'Atlas et de Cartes géographiques.

Ces *Guides* suivent pas à pas les routes de fer ou les fleuves ; ils mentionnent toutes les stations parcourues ; ils donnent l'histoire des pays que l'on traverse, les légendes des monuments ou des châteaux que l'œil curieux interroge ; ils font ressortir les beautés des paysages ; ils signalent les montagnes, les collines, les forêts, les rivières ; ils animent ces paysages en exprimant leur vie, leur couleur, leur harmonie.

Chaque *Guide* donne ainsi, à grands traits, l'histoire pittoresque et toujours vraie de tout ce qui intéresse le Voyageur.

De jolies gravures viennent s'ajouter au texte ; elles représentent les vues des villes les plus importantes, des châteaux les plus curieux, des sites les plus remarquables.

Des cartes géographiques complètent ces *Guides* en donnant en relief et en traduisant pour le regard le tableau du pays que l'on parcourt.

EN VENTE :

Nouveaux Guides
- *à Paris et dans ses environs.*
- *à Londres et dans ses environs.*
- *de Paris à Nantes.*
- *de Paris à Bordeaux.*
- *de Paris à Limoges et à Clermont.*
- *de Paris à Rouen-Havre et Dieppe.*
- *de Paris à Rennes et à Brest.*
- *de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*
- *en Suisse.*
- *de Paris à Bruxelles et Cologne.*
- *sur les bords du Rhin et en Hollande.*
- *de Paris à Strasbourg et à Bâle.*

*Étude historique sur la ville de Strasbourg.*

*Almanach officiel des Chemins de fer.*

**ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER**

PUBLIÉ

PAR L'IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER

RUE BERGÈRE, 20

Un beau volume, de plus de 700 pages, avec Carte coloriée des Chemins de fer.

PRIX : 5 FR. BROCHÉ. — 6 FR. RELIÉ.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer vient de faire paraître l'*Annuaire officiel des Chemins de fer* pour l'année 1854, publié sous la direction de **M. Petit de Coupray**.

L'existence de l'*Annuaire* date de 1847. Le volume qui vient de paraître fait suite aux précédents, il continue sans interruption et sans lacunes la reproduction des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine des chemins de fer.

Tant d'intérêts publics et privés se rattachent aujourd'hui à cette vaste industrie, elle a pris de tels développements et représente un capital si considérable, elle est devenue, en un mot, une partie si importante de la richesse publique, que tout le monde, les particuliers aussi bien que les Compagnies, doivent connaître les progrès accomplis par les chemins de fer.

Or, l'*Annuaire* est, de tous les ouvrages, celui qui peut le mieux atteindre ce but, et répandre partout les lumières spéciales propres à préparer et hâter l'expérience que le temps n'a encore donnée à personne.

Il suffit d'indiquer sommairement les matières contenues dans le volume de 1854 qui vient de paraître, pour faire apprécier son utilité.

En tête de l'*Annuaire* est placé le cadre administratif du département des travaux publics, correspondant à la section des chemins de fer.

L'énumération du personnel de la Commission centrale des chemins de fer, du service d'inspection, du contrôle et de surveillance administrative, termine le cadre du personnel des agents de ce ministère.

Le côté pratique de l'*Annuaire* réside surtout dans des notices sur chaque chemin, contenant la description détaillée de l'administration de chacune des lignes, et des renseignements statistiques sur le transport des voyageurs et des marchandises, sur le produit par kilomètre et par chemins, sur l'exploitation générale et sur la partie technique, enfin sur la comptabilité des diverses Compagnies, depuis leur formation, pendant l'exécution des travaux, et enfin depuis leur exploitation.

Sous le titre de *Notice générale sur les chemins de fer étrangers*, l'*Annuaire* passe en revue tous les chemins de fer de l'Europe, de l'Amérique et de l'Inde, et publie des documents précieux qui permettent de rapprocher les travaux accomplis en France de ceux des autres nations, et de les comparer entre eux.

L'*Annuaire* présente ensuite, sous la rubrique de *Documents divers*, des notices statistiques sur le Sous-Comptoir des chemins de fer, sur la Télégraphie électrique, et sur les accidents arrivés sur les chemins de fer.

Les chapitres de la *Législation* et de la *Jurisprudence* des chemins de fer français, renferment les lois, décrets, règlements d'administration publique, circulaires et rapports ; ils forment ainsi un recueil complet destiné aux personnes qui ont à s'occuper de ces questions. Les dispositions spéciales à chaque chemin de fer, la jurisprudence commerciale, criminelle et administrative, reproduisent tous les textes, et rappellent les jugements importants rendus sur cette matière.

Viennent ensuite, dans une partie spéciale, les cahiers des charges, les actes de concession, et dans une autre partie les statuts de chaque Compagnie.

Des tables chronologiques, analytiques, et alphabétiques, faites avec beaucoup de soin, terminent l'ouvrage.

L'*Annuaire* de cette année renferme une table générale des chemins de fer, où l'on peut suivre chaque ligne depuis sa naissance jusqu'à ce moment, et apprendre toutes les dispositions législatives dont elle a été successivement l'objet.

A l'*Annuaire* est jointe une carte des chemins de fer français, dessinée d'une façon très-correcte, et coloriée de manière à faire voir clairement le tracé de toutes les lignes exploitées, en construction ou seulement approuvées.

L'étendue et l'importance des matières contenues dans l'*Annuaire* de 1854 en font, pour une certaine classe de lecteurs, non-seulement un ouvrage utile, mais un livre indispensable.


## Correspondance.

M. E. C., à V. — N° 1, la baisse de cette valeur tient plus à la Compagnie même qu'aux événements politiques. — N° 2, non.

M. V. C. L., à Quesnay. — La valeur que vous nous signalez est très-médiocre.

M. S. C. ***. — N° 1, bonne valeur qu'il faut conserver. — N° 2, oui. — N° 3, non. — N° 4, 55 fr. — N° 5, jamais.

M. J. B., à Tours. — N° 1, oui. — N° 2, non.

M. J. D., à Paris. — N° 1, excellent. — N° 2, bon. — N° 3, excellent ; les nouveaux ne doivent participer au dividende qu'à partir du 1ᵉʳ janvier 1857. — N° 4, très-bon. — N° 5, médiocre. — N° 6, très-bon.

M. J. V., à Genève. — Cette valeur est excellente et offre une sécurité entière.

M. P. M. — N° 1, non. — N° 2, 53 fr. — N° 3, 75 fr. — N° 4, 70 fr. — N° 5, rien.

M. V., à Bordeaux. — N° 1, valeur de tout repos. — N° 2, sans avenir, mais capital assuré. — N° 3, rien, — N° 4, bientôt.

M. C. M., à Francfort. — La date est rectifiée par le présent numéro. — Les nouveaux retards ne sont pas occasionnés par des causes sérieuses. — Vos appréciations sont judicieuses, mais les événements politiques sont seuls cause du bas prix.

M. de P., à Nantes. — N° 1, vendez. — N° 2, conservez. — N° 3, le 1ᵉʳ mai. — N° 4, le 1ᵉʳ juillet. — N° 5, 1ᵉʳ juillet.

M. E. C. M. — N° 1, si sur le prix des 1,000 fr. l'affaire était moins avantageuse, il est évident qu'aux prix de 700 fr. avec un dividende à toucher le mois prochain, la situation est changée. — N° 2, cette étude n'est pas encore achevée.

M***. — N° 1, non. — N° 2, Strasbourg, Méditerranée, Nord, Orléans, Lyon, Mulhouse.

M. H. B., à Vicoigne. — N° 1, oui, dans les prix actuels. — N° 2, s'abstenir dans le prix fixé. — N° 3, non. — N° 4, oui. — N° 5, attendre. — N° 6 et 7, oui.

M. P., à Saint-Martin. — N° 1, pour le prolongement de Wissembourg. — N° 2, la perte est totale. — N° 3, au 1ᵉʳ janvier 1857.

M. N. J. — N° 1, vendez. — N° 2, conservez. — N° 3, achetez. — N° 4, oui. — N° 5, jamais — N° 6, non. — N° 7, 75 à 80 fr.

M. L. M. — N° 1, 2, 3, 4, 6, excellent comme placement et spéculation. — N° 5, 7 et 8, moins bon. — N° 9, très-médiocre. — N° 10, excellent comme spéculation.

M. G., à Chalon. — N° 1, les hommes qui dirigent cette entreprise sont extrêmement honorables, et vous devez profiter des prix actuels pour vous faire une moyenne. — N° 2, oui. — N° 3, c'est un prix bien bas pour que cette valeur y atteigne.

M. A. C. — N° 1, non. — N° 2, 25 fr. et en juillet.

M. E., à Roubaix. — Le cours de 400 fr. est plus réel que l'autre. — Nous préférerions acheter 25 n° 2 que les 50 n° 1.

M. E. A. X. — N° 1, oui. — N° 2, 30 fr. — 25 f. — 34 fr. — L'intérêt à 4 0/0. — N° 3, Strasbourg, Méditerranée, Nord, Lyon. — N° 4, Strasbourg, Méditerranée. — N° 5, oui. — N° 6, aux prix actuels ils sont bons. — N° 7, sur le premier, non ; sur l'autre 100 fr. ; sur le troisième, non. — N° 8, Lyon, oui ; Midi, non ; Méditerranée, non.

Digitized by Google

# COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

## Compte de l'Exploitation du 1er Septembre 1853 au 28 Février 1854.

### RECETTES.

#### SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 308,691 | Voyageurs | 862,460 50 | |
| | Recettes supplémentaires | 4,890 45 | |
| 947,015 kilog. | Bagages (excédant) | 37,010 10 | |
| 6,305,848 — | Marchandises | 192,519 10 | |
| | Voitures et bestiaux | 5,480 40 | |
| | Trains spéciaux | 2,916 70 | |
| | Service de la poste | 47,816 25 | |
| | Magasinage | 4,911 65 | |
| | Total de la grande vitesse | | 1,157,045 15 |

#### SERVICE DE LA PETITE VITESSE.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 233,949 tonnes, | Marchandises | 1,337,988 90 | |
| | Voitures et bestiaux | 7,032 25 | |
| | Magasinage | 3,954 50 | |
| | Total de la petite vitesse | | 1,348,975 65 |
| | Total de la grande et de la petite vitesse | | 2,506,920 80 |

#### RECETTES DIVERSES.

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts des fonds disponibles et intérêts divers | 6,098 53 | |
| Intérêts des fonds disponibles. — Recettes diverses | 40,151 19 | |
| Total des recettes diverses | | 46,289 72 |
| Total général des recettes | | 2,553,210 52 |

### DÉPENSES.

#### CHARGES DE L'EXPLOITATION.

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts du prêt de l'État | 150,000 » | |
| Intérêts et remboursement des emprunts | 546,310 » | |
| Intérêts divers | 1,484 71 | |
| Loyers | 20,375 85 | |
| | | 718,170 56 |

#### IMPOTS ET SURVEILLANCE DE L'ÉTAT.

| | | |
|---|---|---|
| Impôt du dixième | 30,051 15 | |
| Droit de licence et permis | 497 05 | |
| Contributions et patentes | 12,210 90 | |
| Frais de police et de surveillance | 7,100 » | |
| | | 49,859 10 |

#### DÉPENSES PROPREMENT DITES DE L'EXPLOITATION.

| | | |
|---|---|---|
| Administration | 20,511 » | |
| Personnel | 277,517 79 | |
| Entretien de la voie, des terrassements et des travaux d'art | 123,715 53 | |
| Entretien des bâtiments | 14,071 89 | |
| Traction | 396,182 98 | |
| Entretien du matériel roulant | 120,592 81 | |
| Entretien du petit matériel et du mobilier | 12,070 99 | |
| Eclairage | 21,028 48 | |
| Chauffage | 6,256 91 | |
| Imprimerie | 10,058 81 | |
| Papeterie | 3,350 65 | |
| Habillement et équipement | 7,971 78 | |
| Frais et articles divers | 3,904 46 | |
| Subventions | 24,427 55 | |
| Détaxes | 4,900 95 | |
| Indemnités pour perte d'effets et avaries | 8,053 99 | |
| Assurances | 7,809 37 | |
| Frais judiciaires | 1,726 78 | |
| Frais généraux | 31,295 38 | |
| Caisse de prévoyance | 6,052 40 | |
| | | 1,103,011 48 |
| Total des charges et dépenses de l'exploitation du 1er septembre 1853 au 28 février 1854 | | 1,871,041 14 |
| Excédant des recettes sur les dépenses | | 682,169 38 |
| Somme égale | | 2,553,210 52 |

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 19 au 25 mars 1854.

| | |
|---|---|
| 74,722 voyageurs | 251,990 25 |
| Bagages, marchandises, etc. | 462,227 50 |
| Total | 714,217 75 |
| Semaine correspondante de 1853. | |
| 68,452 voyageurs | 235,826 50 |
| Bagages, marchandises, etc. | 371,131 17 |
| Produit total | 606,557 67 |

Recette totale du 1er janvier au 25 mars.

| | |
|---|---|
| 1854 | 7,968,941 66 |
| 1853 | 6,733,685 30 |
| Différence | 1,235,256 36 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 19 au 25 mars 1854.

| | |
|---|---|
| 16,330 voyageurs | 81,682 20 |
| Bagages, marchandises, etc. | 165,360 15 |
| Total de la semaine | 187,042 35 |
| Total de l'exercice courant | 2,380,734 45 |
| Semaine correspondante de 1853 | 202,373 45 |
| Exercice correspondant de 1853 | 2,044,383 16 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 19 au 25 mars 1854.

| | |
|---|---|
| 11,020 voyageurs | 31,892 35 |
| Bagages, marchandises, etc. | 51,588 60 |
| Total de la semaine | 83,470 95 |
| Total de l'exercice courant | 323,289 90 |
| Semaine correspondante de 1853 | 74,930 45 |
| Total de l'exercice correspondant | 256,491 90 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 19 au 25 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 32,466 voyageurs | 200,104 75 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand. | 206,779 00 |
| Total de la semaine | 406,973 75 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 3,741,147 35 |
| Total | 4,148,121 10 |
| Semaine correspondante de 1853 | 358,477 76 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 3,544,792 85 |
| Total de l'exercice correspondant | 3,903,270 35 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 13 au 19 mars 1854.

| | |
|---|---|
| 13,600 voyageurs | 30,126 80 |
| Messageries, bagages, marchandises | 37,251 67 |
| Total | 67,572 56 |
| Semaine correspondante de 1853 | 49,868 38 |
| Recette totale du 1er janv. au 19 mars 1854 | 629,473 94 |
| — 1853 | 518,333 19 |
| Différence en faveur de 1854 | 111,140 75 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 19 au 25 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 304,797 41 |
| Bagages, marchandises, etc. | 441,126 38 |
| Total | 745,923 79 |
| Semaine correspondante de 1853 | 625,824 03 |
| Différence en faveur de 1854 | 121,199 76 |
| Recettes du 1er janvier au 25 mars | 8,726,040 » |
| Recette correspondante de 1853 | 6,570,172 15 |
| Différence en faveur de 1854 | 2,155,867 85 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 12e semaine.

Du 19 au 25 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 213,200 05 |
| Marchandises | 329,826 59 |
| Total de la semaine | 543,035 64 |
| Recettes antérieures | 5,279,414 91 |
| Total général | 5,822,450 55 |
| 12e semaine de 1854 | 543,035 64 |
| Semaine correspondante de 1853 | 422,847 64 |
| Différence en faveur de 1854 | 120,188 00 |
| Exercice 1854 | 5,822,450 55 |
| Id. 1853 | 4,360,980 01 |
| Différence en faveur de 1854 | 1,461,470 54 |

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 19 au 25 mars 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 11,204 35 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 31,268 24 |
| Total | 42,472 59 |
| Recettes antérieures | 309,726 48 |
| Total | 352,199 07 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 20 au 26 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 10,170 voyageurs (gr. vitesse | 43,282 46 |
| (Petite vitesse) | 39,643 70 |
| Total | 82,926 10 |
| Rive droite. — 24,863 voyageurs | 20,908 65 |
| Rive gauche — 16,032 voyageurs | 12,751 35 |
| Total | 116,586 10 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 60,185 65 |
| Rive droite | 19,375 70 |
| Rive gauche | 9,561 65 |
| Total | 89,123 » |
| Recette totale du 1er janvier au 26 mars 1854 : | |
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 1,298,550 16 |
| *Idem.* — 1853 | 1,078,546 80 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 12 au 18 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 80,811 15 |
| Bagages et marchandises | 124,188 25 |
| Total de la semaine | 204,999 40 |
| Semaine correspondante de 1853 | 147,789 30 |
| Augmentation | 57,210 10 |
| Total des recettes, à partir du 1er janvier | 1,960,686 47 |
| Recette correspondante de 1853 | 1,542,425 65 |
| Augmentation | 417,660 82 |

## Chemin de fer d'Orsay.

Mois de février 1854.

| | Voyag. | Recettes. | Bag. Messag. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| 1854 | 27,293 | 12,651 35 | 367 55 | 13,018 90 |
| 1853 | 23,157 | 16,799 70 | 240 00 | 11,039 70 |
| En faveur de 1854 | 4,136 | 1,851 65 | 127 55 | 1,979 20 |

## Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de février 1854.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 111,856. | Recettes. | 75,463 30 |
| Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest | | | 68,130 05 |
| Total | | | 143,593 35 |

Février 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 106,593 | Recettes. | 119,447 99 |
| Différence en faveur de 1854 | | | 24,145 36 |

COMPARAISON :

| | |
|---|---|
| Les deux mois de 1854 ont donné | 297,764 65 |
| La même période de 1853 a donné | 261,468 65 |
| Différence en faveur de 1854 | 36,296 00 |

## Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de février.

| | 1854. | 1853. | 1852. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 24,097 50 | 20,765 50 | 21,720 91 |
| Bagages | 451 38 | 387 04 | 402 74 |
| Bétail | 908 70 | 1,132 60 | 759 70 |
| Marchandises | 17,757 19 | 15,412 49 | 15,321 85 |
| | 43,214 77 | 37,697 63 | 38,214 20 |

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de février 1854 de fr. 5,517 14 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 5,000 57 sur 1852.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN.

Le public est appelé à souscrire au siége de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, rue d'Amsterdam, n° 11, à l'emprunt de 18 millions émis par cette Compagnie.

Les obligations émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1,250 fr., et produisent un intérêt de 50 fr. par an.

---

CHEMINS DE FER DE

## DIEPPE ET DE FÉCAMP

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 38 des statuts, aura lieu le samedi 8 avril 1854, à 3 heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires propriétaires de 20 actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à l'assemblée générale devront, aux termes de l'art. 40 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 25 mars courant, de 10 à 3 heures, pour retirer leur carte d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

---

## DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 34 des statuts, aura lieu le samedi 29 avril 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 39 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 22 avril prochain, de dix heures à trois heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, en déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

*Le Président du Conseil d'administration,*

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

---

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'émission du 26 juillet 1853, que le quatrième et dernier versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 avril courant.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû, depuis ce jour, sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er mai prochain.

La caisse sera ouverte de dix à trois heures, dans les bureaux de l'administration, rue Saint-Lazare, n° 124.

CHEMIN DE FER.

## DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt afférent au deuxième semestre de l'exercice 1853 et le dividende de l'année, ensemble 16 fr. par action, seront payés à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, à partir du 1er avril.

---

CHEMIN DE FER

## DE L'EST.

Strasbourg. Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée ordinaire et extraordinaire le mercredi 26 avril prochain, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à trois heures précises.

Les porteurs de quarante actions (anciennes et nouvelles indistinctement) et qui désireraient assister à cette assemblée devront conformément à l'art. 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, depuis le 1er jusqu'au 12 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leurs cartes d'admission.

L'assemblée aura à délibérer comme assemblée ordinaire et annuelle sur l'approbation des comptes de l'exercice de 1853, et sur la nomination de *deux* membres du Conseil d'administration pour compléter le nombre statutaire, et comme assemblée extraordinaire sur l'approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl.

---

CHEMINS DE FER

## DE L'EST, *rue et place de Strasbourg.*

— Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée ordinaire et extraordinaire, le mercredi 26 avril prochain, salle Herz, rue de la Victoire, à trois heures précises.

Les porteurs de quarante actions (anciennes et nouvelles indistinctement) qui désireraient assister à cette assemblée devront, conformément à l'art. 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, depuis le 1er jusqu'au 12 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leurs cartes d'admission.

L'assemblée aura à délibérer :

Comme assemblée ordinaire et annuelle, sur l'approbation des comptes de l'exercice de 1853 et de la nomination de *deux* membres du Conseil d'administration pour compléter le nombre statutaire.

Et comme assemblée extraordinaire :

Sur l'approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl ;

Sur l'exécution de la convention passée le 10 décembre 1851 avec M. le ministre des travaux publics pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de ceinture ;

Et sur l'autorisation nécessaire au Conseil d'administration pour la revente des portions de terrains inutiles aux diverses sections de la ligne déjà construites.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A LYON.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus, aux termes de l'art. 34 des statuts, qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le jeudi 20 avril prochain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 *bis*, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

I. — Sur les comptes annuels de la Société ;

II. — Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de la Roche à Auxerre ;

III. — Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort, et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle ;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier ;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon ;

IV. — Sur les modifications à introduire dans les statuts comme conséquence des propositions ci-dessus indiquées, et sur les moyens d'exécution ;

V. — Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Aux termes de l'art. 32 des statuts, la délibération ne sera valable qu'autant que l'assemblée réunira au moins le cinquième du fonds social, soit 48,000 actions.

MM. les actionnaires possesseurs de quarante actions au plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 30 des statuts, se présenter à l'administration centrale de la Compagnie, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leurs titres ou leurs certificats nominatifs.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

*Le Secrétaire général,*

G. RÉAL.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 20 courant, de 10 à 2 heures.

*Le Secrétaire général,*

G. RÉAL.

---

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

EMPRUNT DE 60 MILLIONS 5 0/0. — MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de soixante millions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 fr. 50 c., échéant le 1er avril 1854, leur sera payé, à partir dudit jour, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, n° 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille à la gare.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupon à l'appui, à partir du 27 courant.

---

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

*Avis aux actionnaires.* — L'assemblée générale du 25 mars ayant fixé à 10 fr. le dividende de l'exercice 1853, MM. les actionnaires sont prévenus que ce dividende, ainsi que les 6 f. d'intérêts échéant le 31 mars 1854, leur seront payés (ensemble 16 fr. par action), à partir du 1er avril, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

*N. B.* Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement du coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

---

CHEMIN DE FER

## DE LYON A GENÈVE.

Assemblée générale. MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus qu'aux termes de l'art. 32 des statuts, une assemblée générale est convoquée, pour le samedi 29 avril prochain, à quatre heures très-précises, rue Laffitte, 23.

Tout titulaire ou porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France, possesseurs de vingt actions et plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres et leurs procurations au siége de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 23, de dix à deux heures, huit jours avant l'époque fixée pour la réunion.

MM. les actionnaires domiciliés à l'étranger pourront faire le dépôt de leurs titres entre les mains de M. Pons, 2, Capel Court, à Londres, et de MM. Kohler et C°, à Genève. Les certificats de dépôt, ainsi que les procurations, devront être déposés à Paris dans le délai indiqué ci-dessus.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

*Le Directeur,*

A. JORDAN.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## GRAND—CENTRAL DE FRANCE.

Numéros des 80 obligations de premier ordre et des 40 obligations de second ordre de la Compagnie en liquidation d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 25 mars 1854 pour être remboursées au pair de 500 fr., à partir du 1er avril 1854, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à Paris.

OBLIGATIONS DE PREMIER ORDRE.

Série n° 49, obligations nos 961 à 980 inclus, 20 obligations.
Série n° 144, obligations nos 2,861 à 2,888 inclus, 20 obligations.
Série n° 25, obligations nos 481 à 500 inclus, 20 obligations.
Série n° 34, obligations nos 661 à 680 inclus, 20 obligations.
Total, 80 obligations.

OBLIGATIONS DE SECOND ORDRE.

Série n° 45, obligations nos 881 à 900 inclus, 20 obligations.
Série n° 6, obligations nos 101 à 120 inclus, 20 obligations.
Total, 40 obligations.

Paris, le 29 mars 1854.

*Le Secrétaire général,*
A. COUPON.

---

CHEMINS DE FER

## DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire prescrite par l'art. 34 des statuts aura lieu à Paris, le 27 avril prochain, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions (art. 31 des statuts).

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée c'est-à-dire avant le 12 avril (art. 36 des statuts).

Ces dépôts seront reçus, de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque déposilaire de quarante actions une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la remise des cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
G. POUJARD'HIEU.

---

CHEMIN DE FER

## CENTRAL SUISSE.

DEUXIÈME VERSEMENT DE 50 FRANCS PAR ACTION. — MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement de la première moitié du second versement, fixé au 15 mars dernier, a été, par délibération du Conseil d'administration, prorogé au 15 mai prochain.

Toutefois, les versements seront reçus, dès le 15 mars courant, sous bonification des intérêts d'anticipation, à 4 0/0 l'an, à la caisse de MM. Ad. Marcuard et Cie, 18, rue Bergère, à Paris.

Le semestre d'intérêt, échu le 10 janvier dernier sur les premiers 100 f., sera compensé ou payé dès ce jour, à raison de 2 fr. par action, au choix des porteurs.

---

CHEMIN DE FER

## CENTRAL SUISSE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 27 avril, à 9 heures du matin, dans la salle du Casino, à Bâle, conformément aux dispositions des art. 16 à 20 des statuts.

Les cartes d'admission peuvent être retirées contre le dépôt des titres, dès le 6 avril, chez MM. Ad. Marcuard et C, rue Bergère, n° 18, à Paris, où l'on pourra aussi prendre connaissance de l'ordre du jour.

---

CHEMIN DE FER

## DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

*Assemblée générale.* — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble sont prévenus qu'aux termes de l'art. 31 des statuts, une assemblée générale ordinaire est convoquée pour le samedi 29 avril prochain, à midi, rue Saint-Georges, 50, salle Sax.

Tout titulaire de 20 actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au bureau des titres de la Compagnie, chez MM. Leroy, de Chabrol et Cie, banquiers, rue Lepelletier, 16, de dix heures à deux heures, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions de la Compagnie seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux.

Des modèles de pouvoirs pour se faire représenter à l'assemblée générale seront délivrés au bureau des titres.

*Le Président du Conseil,*
Le duc de VALMY.

---

CHEMIN DE FER

## DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, qu'ils sont admis à échanger les récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions, au bureau des titres de la Compagnie, chez M. Leroy de Chabrol et Cie, banquiers, rue Lepelletier, n° 16, à partir du 27 mars courant, de 10 heures à 4 heures.

---

CHEMIN DE FER

## DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 40 des statuts, il sera payé, à partir du 5 avril prochain :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, n° 14 ;

2° A Londres, chez MM. Devaux et Cie.

Le deuxième semestre d'intérêts, à raison de 4 0/0 par an, sur la somme de 200 fr. versée par action.

A dater de ce jour, MM. C. Devaux et Cie sont les agents de la compagnie, à Londres.

---

## MINES DE LA GRAND'-COMBE.

MM. les porteurs d'obligations de la Société des mines de la Grand'Combe sont prévenus que les coupons desdites obligations échéant le 1er avril sont payables, à dater de cette époque :

A Paris, chez MM. de Rothschild frères ;

A Marseille, chez M. Roux de Fraissinet ;

A Nîmes, à la caisse de la Société.

---

## MINES DE LA GRAND'-COMBE.

Dans leur assemblée générale du 26 mars, les actionnaires de la Compagnie ont voté la distribution d'un dividende de 25 f., payables :

12 fr. 50 le 30 juin ;
12 fr. 50 le 31 décembre.

Il reste disponible, pour être distribuée plus tard, une somme représentant environ 8 fr. par action.

---

COMPAGNIE

## DES USINES MÉTALLURGIQUES

RÉUNIES DE SEPTÈMES. MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon échéant le 1er avril 1854 sera payé, à partir de cette date, chez MM. Alliez, Grand et Cie, banquiers de la Société, rue de Trévise, 14, à raison de 9 fr. par action de 450 fr.

---

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant le mois de mars, autorisé des prêts pour une somme de 6,216,100 fr., qui, avec ceux autorisés précédemment, portent la totalité des prêts consentis à 54,736,300 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant le mois de mars 337,090 f. 78 aux Sociétés de Marseille et de Nevers, ce qui élève à 2,450,423 f. 53 c. les avances faites à ces Sociétés contre dépôt de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu, pendant le mois de mars, pour 12,050,185 fr. de demandes.

Dans sa séance du 29 mars, le Conseil a porté le taux de l'annuité à 5 fr 95 c. pour les prêts d'une durée de 50 ans.

---

SOCIÉTÉ FERMIÈRE

## DE LA FONDERIE DE CARONTE ET DES MINES DE LA MÉDITERRANÉE.

Le directeur-gérant a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions libérées du troisième versement, qu'à partir du 1er avril prochain, les intérêts de quatre mois courus du 1er septembre au 31 décembre 1853, à raison de 0 fr. 84 c. par action, leur seront payés chez MM. Donon, Aubry, Gautier et Cie, banquiers de la Société.

---

COMPAGNIE

## DES MINES DE LA LOIRE.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des mines de la Loire informe MM. les actionnaires que les formalités à remplir, par suite des notifications du gouvernement, ayant éprouvé des retards inévitables, l'ajournement de l'assemblée générale, convoquée pour le 30 mars courant, est devenu nécessaire. Le jour de la réunion sera ultérieurement indiqué par un avis inséré dans les journaux, et, en outre, adressé à domicile.

Dans ces conjonctures, le Conseil a décidé, par exception, que la somme de 22 fr. par action, pour solde du dividende acquis à l'exercice 1853, serait distribué à MM. les actionnaires.

Le dividende sera payé, dès le 15 avril prochain, sur la présentation et aux porteurs des certificats d'inscription, soit à Paris, au siége social, rue de la Victoire, 44, de 10 à 2 heures, soit dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, n° 2.

Le coupon sera détaché après la bourse du 6 avril.

Ceux de MM. les actionnaires qui en ont fait la demande avant le 15 mars, pourront toucher ce dividende à la caisse de MM. Lombard, Odier et Cie, banquiers à Genève.

---

## AVIS

A MM. LES ACTIONNAIRES DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DES MINES ET FONDERIES DE CUIVRE DU RHIN. — Le directeur de la Société a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale ordinaire aura lieu à Cologne, le lundi 1er mai prochain, à midi précis, chez M. le docteur Mayer, avocat.

D'après l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale des actionnaires se compose des actionnaires qui sont propriétaires de dix actions au moins.

Le dépôt des actions, qui doit être fait quinze jours au moins avant l'assemblée générale, peut s'effectuer chez les banquiers de la Société, soit à Cologne, chez MM. Sal. Oppenheim Junior et Cie, soit à Paris, chez MM. Donon, Aubry, Gantier et Cie, ou à Linz-sur-Rhin, à la caisse de la Société.

Les actionnaires recevront en échange un récépissé et une carte d'admission nominative et personnelle.

Cologne, le 28 mars 1854.

*Le Directeur de la Société,*
RUDOLPH RHODIUS.

Digitized by Google

SOCIÉTÉ ANONYME

## DES MINES ET FONDERIES DE ZINC DE LA SILÉSIE.

MM. les actionnaires de la Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Silésie sont convoqués en assemblée générale extraordinaire le 27 avril prochain, à midi, hôtel de Hollande, à Cologne.

Aux termes de l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale se compose des actionnaires possesseurs de dix actions au moins.

Les actions doivent être déposées chez les banquiers ou à la caisse de la Société quinze jours au moins avant l'assemblée générale, savoir :

A Breslau, à la caisse de la Société, ou chez MM. Ruffer et C°, Lobbecke et C°, banquiers de la Société, à Breslau ;

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier ;

En Belgique, à la caisse de la Vieille-Montagne, à Angleur.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Directeur général,*

MANCHE.

LA FOUDRE.

## FILATURE ROUENNAISE.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE. — Le nombre des actions déposées pour l'assemblée générale du 21 mars n'ayant pas atteint le chiffre exigé par les statuts de la Société, elle n'a pu se constituer.

En conséquence, une nouvelle assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée, et aura lieu le mardi 18 avril 1854, dans les bureaux de la Compagnie, rue Laffitte, 9, à 3 heures.

Aux termes des statuts, pour faire partie de l'assemblée, il faut être propriétaire de vingt actions (nouvelles coupures), et en avoir fait le dépôt dix jours d'avance dans la caisse sociale contre un reçu de la gérance, qui servira de carte d'entrée.

## GUIDE DES EXPROPRIÉS

POUR CAUSE D'UTILITÉ PUBLIQUE, par M. Desprez-Rouveau, avocat, directeur de l'Office des Expropriés.

Ce petit livre, rédigé en termes clairs et intelligibles à tous par un praticien expérimenté, contient l'exposé pratique et le texte des lois sur la matière, la jurisprudence, etc. Il est indispensable à tous les propriétaires, locataires, usagers qui, menacés d'expropriation, veulent se mettre en mesure de soutenir honnêtement, énergiquement leurs droits et d'obtenir une juste indemnité. — Prix : 2 fr. (par la poste 2 fr. 50 c.). A l'Office des Expropriés, rue Villedo-Richelieu, 6. (Consultations de 3 à 5 heures). A la librairie de jurisprudence de Cotillon, rue des Grès-Sorbonne, 16.

NOUVEAU GUIDE

## DE PARIS A BRUXELLES ET COLOGNE

et dans leurs environs, orné d'une carte et de onze jolies gravures.

Prix : relié, 2 fr. — broché, 1 fr. 50.

Le *Guide du Voyageur* sur le chemin de fer du Nord parcourt l'Ile-de-France, la Picardie, l'Artois, la Flandre, puis il traverse la Belgique, où il visite les principales villes du royaume belge, pénètre dans les possessions rhénanes dépendantes de la Prusse, et s'arrête ensuite à Cologne.

C'est à coup sûr un riche itinéraire. Toutes les villes industrielles du Nord et de la Belgique passent sous vos regards. Vous suivez avec intérêt dans ce *Guide* leur naissance et leur progrès. Déjà, au XV^e^ siècle, elles sont assez riches pour lutter avec les ducs de Bourgogne, et pour traiter avec des rois tels que Louis XI. Toute l'histoire municipale de la France est en résumé dans ces pages. On y voit naître la bourgeoisie, on la voit sortir laborieusement, peu à peu, avec toutes les douleurs de l'enfantement le plus pénible, d'un sillon et d'une boutique.

En vente à la Librairie centrale de MM. NAPOLÉON CHAIX ET C°, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

## L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction);—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50.

*Franco* par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

## Administration des Messageries Impériales de France.

# PAQUEBOTS-POSTE de la MÉDITERRANÉE

## DÉPARTS DE MARSEILLE

POUR

L'**Italie, Messine, Malte,** les 9, 19 et 20 de chaque mois.

**Smyrne,** la côte de **Syrie** et **Alexandrie,** tous les vingt jours.

POUR

**Constantinople** et tout le **Levant,** la **Grèce,** le **Danube** et la **Mer Noire,** l'**Adriatique,** les 1^er^, 11 et 21 de chaque mois.

**Alexandrie** par **Malte,** les 4 et 23 de chaque mois.

Les Départs de **Marseille** pour la **SYRIE** auront lieu, pendant le premier semestre de l'année 1854,

AUX DATES SUIVANTES :

**Par voie de SMYRNE :** Les 1^er^ et 21 Janvier, 11 Février, 1^er^ et 21 Mars, 11 Avril, 1^er^ et 21 Mai et 11 Juin

**Par voie d'ALEXANDRIE :** Les 4 et 23 Février, 4 et 23 Avril, 4 et 23 Juin.

## POUR RENSEIGNEMENTS, PLACES ET MARCHANDISES DE TOUTE NATURE

S'adresser. . . . . { A PARIS, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28 ;
A LYON, place des Terreaux, 7 ;
A MARSEILLE, place Royale, 1.

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Il y a huit jours, nous avions déjà à signaler une forte baisse sur les cours de la rente française par suite de la dépréciation des consolidés anglais. Notre bourse a encore subi, pendant toute cette semaine, la même influence fâcheuse. Les consolidés ont fléchi, depuis le 23 mars, de 4 0/0, de 89 1/4 3/8 à 85 3/8. Toutes les fois que nos spéculateurs paraissaient disposés à commencer des rachats, ils étaient arrêtés par la tendance continuellement rétrograde des cours de Londres. Il est vrai que lundi dernier la déclaration de guerre à la Russie a été annoncée simultanément dans les deux Chambres législatives françaises et dans le Parlement anglais; mais c'était depuis quelque temps une affaire de forme. On ne doutait plus que l'empereur de Russie n'eût repoussé l'ultimatum des deux puissances occidentales et que la guerre était désormais inévitable.

Quoi qu'il en soit, la baisse a été importante depuis jeudi dernier : elle est de 2 65 sur le 3 0/0, de 2 25 sur le 4 4/2 0/0, de 70 fr. sur les actions de la Banque, de 75 sur le Crédit mobilier, de 46 25 sur les actions d'Orléans, de 50 fr. sur Rouen, de 37 50 sur le Havre, de 23 75 sur le Nord, de 35 sur l'Est, de 30 sur les nouvelles actions du l'Est, de 35 sur Lyon, de 26 25 sur Lyon à la Méditerranée, de 27 50 sur l'Ouest, de 30 sur Dijon, de 25 sur le Midi, de 25 sur le Grand-Central et de 25 sur St-Germain.

Les cours du comptant ont été continuellement cotés au-dessus des prix à terme, ce qui indique que les titres ne prennent pas peur. Tous ceux qui cherchent seulement à faire des placements avantageux se hâtent de profiter des cours actuels de la rente, certains que tôt ou tard les cours reprendront faveur, et que l'on reviendra à des temps plus calmes.

On a été tellement préoccupé des nouvelles de Londres et de Vienne, que les résultats définitifs de l'emprunt national ont presque passé inaperçus, mais ils n'en étaient pas moins de nature à produire un effet favorable sur la spéculation. Le chiffre des souscriptions s'est élevé à près du double de la somme demandée, et, à l'exception des souscriptions de 50 fr. qui ne seront pas réduites, il y aura une réduction proportionnelle de 52 0/0, c'est-à-dire que l'on ne recevra que 48 0/0 des sommes de rentes souscrites.

Les actions de chemins de fer ont été plus affectées depuis huit jours qu'elles ne l'avaient été jusqu'alors. Il n'était question cette semaine que des appels de fonds ou des emprunts des Compagnies de chemins de fer, et les actions non libérées se sont négociées difficilement. Les autres lignes ont été elles-mêmes entraînées par la nécessité où se trouvaient certains actionnaires de se procurer des capitaux.

Les actions d'Orléans, qui avaient si bien résisté depuis un mois à la baisse des autres valeurs, ont éprouvé une forte réaction. On a parlé de l'intention où se trouverait cette Compagnie de faire un emprunt de 40 millions en obligations rapportant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr. L'appel de fonds de 150 fr. sur les actions nouvelles de l'Est a fait tomber précipitamment cette ligne aux environs du pair.

Les actions de Lyon ont été affectées par la crainte d'un appel de fonds qui ne serait pas d'ailleurs exigible avant le mois de juillet prochain, et par la diminution de dividende qui résulte nécessairement des avantages accordés aux actionnaires de la Compagnie de Dijon.

Les actions du Midi sont tombées au-dessous du pair, et celles du Grand-Central ont fléchi à 390. Il paraît néanmoins que la Compagnie du Midi a encore beaucoup de capitaux disponibles, qui lui permettront non-seulement d'attendre que la crise soit passée pour faire un appel de fonds à ses actionnaires, mais en outre, de libérer ses actions à un chiffre inférieur à 500 f.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la Bourse du 23 jusqu'à celle du 30 mars :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 64 70 à 62 25, et à terme, de 64 50 à 62 20.

La rente 4 4/2 0/0 a fléchi au comptant de 91 à 88 75, et à terme, de 90 80 à 88 50.

Les actions de la Banque ont baissé de 2,670 à 2,600.

Le Crédit mobilier a fléchi de 535 à 460; il est resté à 460 au comptant et à 462 50 à terme.

Le Nord a fléchi de 725 à 700; il est resté à 701 25 au comptant et à 700 à terme.

L'Est a fléchi de 705 à 670 au comptant; il est resté à 670.

Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 537 50 à 500; elles ont fermé à 507 50 au comptant et à 505 à terme.

Lyon a fléchi de 800 à 760; il est resté à 762 50 au comptant, et à 766 25 à terme.

Orléans a fléchi de 1,076 25 à 1,030; il est resté à 1,030 au comptant, et à 1,032 50 à terme.

Rouen a fléchi de 850 à 800.

Le Havre a fléchi de 442 50 à 410.

Bâle a baissé de 355 à 340.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 658 75 à 632 50 au comptant, et à 630 à terme.

Genève a fléchi de 435 à 415 au comptant et à 412 50 à terme.

L'Ouest a fléchi de 577 50 à 545; il est resté à 550.

Dijon a fléchi de 530 à 500.

Le Midi a fléchi de 520 à 495 au comptant et à 490 à terme.

Le Grand-Central a baissé de 415 à 390.

Cherbourg a baissé de 445 à 437 50.

Saint-Germain a fléchi de 590 à 565 au comptant et à 560 à terme.

*Samedi.* — Les cours, quoique faibles, se sont pourtant assez bien soutenus. Il y avait peu de changements sur les cours de la veille. Les affaires étaient nulles. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 64 15 à 64, et à terme de 64 95 à 63 95. Le 4 4/2 0/0 a varié au comptant de 90 40 à 91 20, et à terme de 90 50 à 90 75. La Banque a fléchi de 2,670 à 2,640; le Crédit mobilier, de 525 à 520; le Saint-Germain, de 600 à 595; Lyon, de 797 50 à 795; le Midi, de 517 50 à 515. Le Nord a repris de 720 à 723 75; l'Est, de 695 à 697 50; les nouvelles de l'Est, de 518 75 à 522 50; Orléans, de 1,067 50 à 1,070. Rouen a fait 845; le Havre, 440; Bâle, 352 50; Lyon à la Méditerranée, 657 50; Genève, 630; l'Ouest, 570; Cherbourg, 440; Dijon, 525; le GrandCentral, 412 50; Versailles, 300.

*Lundi.* — Le début de la bourse était assez ferme, mais les consolidés anglais étant venus avec 1/2 de baisse à 87 3/8, nos fonds ont été entraînés. Les chemins de fer étaient faibles. La rente 3 0/0 a fléchi de 30 c. à 63 70 au comptant, et de 40 c. à terme à 63 55; le 4 4/2 0/0, de 1 10 au comptant à 90 40, et de 50 c. à terme à 90 25. La Banque s'est tenue à 2,640. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 515; le Nord, de 6 25 à 717 50; l'Est, de 7 50 à 690; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 515; Lyon, de 7 50 à 787 50; Orléans, de 5 à 1,065; Rouen, de 5 à 840; le Havre, de 5 à 435; Bâle, de 2 50 à 350; Lyon à la Méditerranée, de 7 50 à 650; l'Ouest, de 5 à 565; Dijon, de 10 à 515; le Midi, de 2 50 à 512 50; le GrandCentral, de 2 50 à 410. Saint-Germain s'est tenu à 595; Cherbourg, à 440.

*Mardi.* — Les consolidés ont fléchi depuis la veille de 1 1/4, à 86 1/8, ce qui a jeté de nouveau le désarroi à notre Bourse. Toutes les valeurs ont ouvert en baisse et n'ont pas pu se relever jusqu'au moment de la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi de 1 10 au comptant, à 63 70, et à terme, de 1 15 à 62 40; le 4 4/2 0/0 a fléchi de 60 c. au comptant à 89 50, et à terme, de 1 fr. à 89 25. Le Crédit mobilier a fléchi de 11 50, à 495. Les actions du Nord, de 12 50 à 705; l'Est, de 10 à 680; les nouvelles de l'Est, de 10 à 505; Lyon, de 7 50 à 780; Lyon à la Méditerranée, de 12 50 à 637 50; Genève, de 10 à 410; Orléans, de 25 à 1045; Rouen, de 10 à 830; le Havre, de 10 à 425; Bâle, de 5 à 345; le Midi, de 2 50 à 510; le Grand-Central, de 10 à 400; Saint-Germain, de 20 à 575.

*Mercredi.* — La bourse était meilleure. Il y avait 1/4 d'amélioration sur la cote de Londres à 86 3/8. Les chemins de fer étaient cependant toujours faibles. La rente 3 0/0 a repris de 40 c. à 63 au comptant, et de 80 c. à 63 20 à terme. Le 4 4/2 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 89, et à terme il a repris de 40 c. à 89 65. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 490. Le Nord a repris de 10 à 715; l'Est, de 5 à 685; les nouvelles de l'Est, de 3 75 à 508 75. Lyon a fléchi de 2 50 à 777 50; le Midi, de 11 25 à 498 75; Saint-Germain a repris de 2 50 à 577 50; Orléans, de 8 75 à 1,048 75. Rouen s'est tenu à 830; le Havre, à 425; Bâle, à 345; l'Ouest, à 555; Dijon, à 515; le Grand-Central, à 400.

*Jeudi.* — La cote de Londres est encore venue en baisse de 1 0/0 à 85 3/8, et elle a produit un mouvement analogue sur notre place. Toutes les valeurs ont fléchi rapidement. La rente 3 0/0 a baissé au comptant de 95 c. à 62 05, et à terme de 1 à 62 20; le 4 4/2 0/0, de 25 c. au comptant à 88 75, et à terme de 1 15 à 88 50; la Banque, de 40 à 2,600; le Crédit mobilier, de 30 c. à 460; Orléans, de 18 75 à 1,030; Rouen, de 30 à 800; le Havre, de 15 à 410; Bâle, de 5 à 340; le Nord, de 13 75 à 701 25; l'Est, de 15 à 670; les nouvelles de l'Est, de 1 25 à 507 50; Lyon, de 11 50 à 765; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 632 50; Genève, de 5 à 415; l'Ouest, de 5 à 550; Dijon, de 15 à 500; le Midi, de 3 75 à 498 75; le Grand-Central, de 10 à 390; Saint-Germain, de 12 50 à 565.

*Vendredi.* — La bourse était meilleure; les consolidés ayant enfin cessé de baisser et étant même arrivés aujourd'hui avec 318 de reprise à 85 3/4, nos spéculateurs se montraient plus rassurés. Toutes les valeurs et surtout la rente étaient demandées. Le 3 0/0 a varié au comptant de 62 30 à 62 60, et à terme de 62 05 à 62 60; le 4 4/2 0/0, au comptant de 88 75 à 88 80, et à terme, de 88 65 à 88 90. La Banque a fléchi de 5 à 2,595; le Crédit mobilier de 5 à 455. Le Nord a repris de 3 75 à 705; l'Est, de 10 à 675. Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 250 à 505. Lyon a monté de 2 50 à 767 50; Orléans, de 10 à 1,040. La Méditerranée a fléchi de 2 50 à 630; le Midi, de 5 à 490; le Grand-Central, de 5 à 385. Rouen s'est tenu à 840; le Havre, à 410. Saint-Germain a fléchi de 2 50 à 562 50.

J. Mirès.

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 25 au 31 mars 1854.

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions | Valeur d'émiss. | Somme payée | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1852 | Époques de jouissance | Noms des lignes | Samedi 25 Compt. | Samedi 25 Terme | Lundi 27 Compt. | Lundi 27 Terme | Mardi 28 Compt. | Mardi 28 Terme | Mercredi 29 Compt. | Mercredi 29 Terme | Jeudi 30 Compt. | Jeudi 30 Terme | Vendredi 31 Compt. | Vendredi 31 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 41 fr. 50 p. un an | juillet 1853. | **Nord** | 723 75 | 720 -- | 717 50 | 715 -- | 705 -- | 705 -- | 715 -- | 712 50 | 701 25 | 700 -- | 705 -- | 705 -- |
| tout. | 132 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 40 fr. | janv. 1854 | **Paris à Rouen** | 815 -- | • | 810 -- | 810 -- | 800 -- | 825 -- | 810 -- | • | 800 -- | 800 -- | 800 -- | 805 -- |
| tout. | 92 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an | sept. 1853. | **Rouen au Havre** | 440 -- | • | 445 -- | • | 425 -- | • | 425 -- | • | 410 -- | • | 410 -- | • |
| tout. | 51 | 94 | 30.000 | 500 | 400 | 9 fr. 30 p. un an. | janv. 1853. | **Dieppe et Fécamp** | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| • | • | 99 | 60.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | juillet 1853. | **Caen et Cherbourg** | 440 -- | • | 440 -- | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| tout. | 25 | 99 | 34.000 | 250 | tout | 31 fr. 25 p. un an. | janv. 1853. | **Saint-Germain** | 505 -- | 505 -- | 505 -- | 507 50 | 575 -- | 575 -- | 577 50 | 590 -- | 585 -- | 590 -- | 592 50 | 590 -- |
| tout. | 17 | 99 | 20.000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 6 m. | juillet 1852. | **Versailles** (r. g.) | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| 140 | • | 99 | 70.000 | 500 | 250 | • | avril 1853. | **Ouest** | 570 -- | • | 565 -- | 565 -- | 555 -- | 555 -- | 555 -- | 555 -- | 550 -- | 550 -- | 550 -- | 545 -- |
| tout. | 44 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | | **Paris à Sceaux** | • | • | • | • | 150 -- | • | • | • | • | • | • | • |
| 1116 | 1502 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 48 fr. 50 p. un an | oct. 1854. | **Orléans** | 1070 -- | 1067 50 | 1085 -- | 1080 -- | 1040 -- | 1042 50 | 1038 75 | 1035 -- | 1030 -- | 1032 50 | 1040 -- | 1040 -- |
| 1127 | 1000 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 33 fr. p. un an. | janv. 1853. | **Paris à Strasbourg** | 697 50 | 695 -- | 690 -- | 690 -- | 691 -- | 677 50 | 695 -- | 686 25 | 670 -- | 670 -- | 675 -- | 680 -- |
| • | • | • | 250.000 | 200 | 100 | 4 0/0 p. un an. | | Id. **nouvelles** | 532 50 | 530 -- | 545 -- | 545 -- | 535 -- | 538 75 | 538 75 | 542 50 | 507 50 | 505 -- | 505 -- | 507 50 |
| 44 | 190 | 2 | 84.000 | 350 | tout | 14 fr. p. un an. | janv. 1853. | **Strasbourg à Bâle** | 303 50 | • | 350 -- | • | 245 -- | • | 315 -- | • | 344 -- | • | 340 -- | • |
| 383 | 515 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 5 0/0. | janv. 1854 | **Paris à Lyon** | 795 -- | 795 -- | 787 50 | 786 25 | 780 -- | 775 -- | 777 50 | 787 50 | 765 -- | 765 -- | 767 50 | 772 50 |
| • | • | 99 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | | **Provins aux Ormes** | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| • | 127 | 99 | 33.200 | 500 | 250 | 5 0/0 (1). | juillet 1853 | **Dijon à Besançon** | 525 -- | 525 -- | 515 -- | 520 -- | • | • | 515 -- | 545 -- | 500 -- | • | 500 -- | 502 50 |
| • | • | • | • | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | | **Lyon à Genève** | 430 -- | 425 -- | 430 -- | • | 420 -- | 417 50 | • | • | 415 -- | 412 50 | • | • |
| • | • | 99 | 90.000 | 500 | 300 | 8 fr. et 4 0/0 p. un an | juin 1853. | **Lyon à la Méditerr.** | 657 50 | 652 50 | 653 -- | 647 50 | 637 50 | 640 -- | 641 50 | 642 50 | 632 50 | 630 -- | 630 -- | • |
| « | 770 | 99 | 134.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853. | **Chemins du Midi** | 515 -- | 515 -- | 512 50 | 515 -- | 510 -- | 506 25 | 495 75 | 500 -- | 495 -- | 490 25 | 490 -- | 497 -- |
| tout. | 52 | 99 | 10.000 | 500 | tout | néant | | **Bordeaux à la Teste** | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| • | • | • | • | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | | **Grand Central** | 412 50 | 410 -- | 410 -- | 407 50 | 400 -- | 398 75 | 400 -- | 400 -- | 390 -- | 390 -- | 395 75 | 395 -- |
| tout. | 40 | 99 | 12.500 | 1.000 | tout | 40 fr. par an | février 1853 | **Naples à Castellam.** | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| tout | 50 | 99 | 9.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an | janv. 1851. | **Anvers à Gand.** | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |

(1) Pendant la durée des travaux

| | Samedi 25 Compt. | Samedi 25 Terme | Lundi 27 Compt. | Lundi 27 Terme | Mardi 28 Compt. | Mardi 28 Terme | Mercredi 29 Compt. | Mercredi 29 Terme | Jeudi 30 Compt. | Jeudi 30 Terme | Vendredi 31 Compt. | Vendredi 31 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rentes 3 0/0** | 64 -- | 63 85 | 63 70 | 63 55 | 62 60 | 62 10 | 63 -- | 63 20 | 62 60 | 62 20 | 62 80 | 62 60 |
| **Rentes 4 1/2 0/0** | 91 20 | 90 75 | 90 10 | 90 25 | 89 50 | 89 25 | 90 -- | 89 60 | 88 75 | 89 50 | 89 80 | 88 90 |
| **Banque de France** | 2640 -- | • | 2650 -- | • | • | • | • | • | 2550 -- | • | 2595 -- | • |
| **Crédit mobilier** | 520 -- | 520 -- | 545 -- | 540 -- | 492 50 | 487 50 | 490 -- | 490 -- | 440 -- | 472 50 | 455 -- | 460 -- |
| **Comptoir national** | 490 -- | • | 491 -- | • | 490 -- | • | • | • | • | • | • | • |
| **Banque foncière** | • | • | 475 -- | • | 460 -- | • | 430 -- | 400 -- | 435 -- | • | 470 -- | • |
| Dº **Obligations** (Cert.) | 910 -- | • | 910 -- | • | • | • | 910 -- | • | • | • | 910 -- | • |
| Dº **Obligations** de 500 fr. | • | • | 470 -- | • | • | • | 395 -- | • | 395 -- | • | 395 -- | • |
| Dº **10e d'obligations** | • | • | 102 50 | • | • | • | • | • | • | 50 | 99 -- | • |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

| Dates de l'emprunt | Nombre d'obligat. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émis. | Somme payée à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts aux mois | Époques des tirages | Dates des paiements |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851. | 150.000 | 75 ans | 335 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| Dº. | 80.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 90 — | 525 | 375 | 625 | 5 0/0 | • | Dº |
| 1852. | 183.333 | 99 — | • | tout. | 500 | 3 0/0 | • | janvier juillet. |
| Dº | 3.300 | 90 — | 1000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | assemb. gén. | Dº |
| Dº. | 50.300 | 99 — | 500 | tout. | 650 | 5 0/0 | Dº | décembre juin. |
| 1848. | 11.434 | 41 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| Dº. | 6.204 | 41 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | • | Dº |
| 1852. | 1.405 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | • | Dº |
| 1853. | 17.500 | -- -- | 1.000 | 375 | 1.250 | 5 0/0 | • | Dº |
| 1841. | 7.219 | 30 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | • | Dº |
| 1850. | 8.934 | 75 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | • | Dº |
| 1842. | 8.966 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | Dº |
| 1848. | 3.331 | 99 — | • | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | Dº |
| 1852. | 150.000 | 90 — | 340 | tout. | 500 | 3 0/0 | • | Dº |
| 1845. | 3.887 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | Dº | Dº |
| 1847. | 4.908 | 68 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | • | Dº |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | mars septembre. |
| 1848. | 5.000 | 97 — | 800 | tout. | 1.250 | 6 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| 1843. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | mars. | avril octobre. |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | 375 | 625 | 5 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| 1841. | 1.000 | -- -- | • | tout. | 625 | 25 -- | Dº | avril octobre. |

## Cours du 25 au 31 mars 1854.

| Noms des compagnies | 25 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nord-Boulogne** | 305 -- | 300 -- | 300 -- | 305 -- | 300 -- | 300 -- |
| **Paris à Lyon** | 1010 -- | 1010 -- | 1000 -- | 1000 -- | 1000 -- | 1000 -- |
| **Lyon à la Méditerranée 5 0/0** | 407 50 | • | 407 50 | 407 50 | 405 -- | 406 -- |
| Dº **Nouvelles 3 0/0** | 297 50 | 295 -- | 295 -- | • | 295 -- | 290 -- |
| **Montereau à Troyes** | • | • | • | • | • | • |
| **Paris à Strasbourg** | 500 -- | 500 -- | 500 -- | • | 500 -- | 500 -- |
| **Saint-Germain** (nouvelles) | • | • | • | • | • | • |
| **Versailles** (r. d.) | • | • | • | • | • | • |
| **Ouest** | 965 -- | 960 -- | 960 -- | • | • | • |
| Dº (nouvelles) | • | • | 560 -- | • | • | • |
| **Saint-Étienne à Lyon** | • | • | • | • | • | • |
| Dº (2e émission) | • | • | • | • | • | • |
| **Paris à Orléans** | • | • | • | • | 1001 -- | • |
| Dº (Nouvelles 1848) | 1035 -- | • | • | 1010 -- | 1010 -- | • |
| Dº (Nouvelles 1852) | 302 50 | 305 -- | 300 -- | 300 -- | 300 -- | 300 -- |
| **Paris à Rouen** | • | • | • | 800 -- | • | • |
| Dº (nouvelles) | 975 -- | • | • | • | 995 -- | • |
| **Rouen au Havre** | • | • | • | • | • | • |
| Dº (nouvelles) | • | • | • | • | 1150 -- | • |
| **Strasbourg à Bâle** | • | • | • | • | • | • |
| Dº (nouvelles) | • | • | • | 495 -- | • | 495 -- |
| **Dijon à Besançon** | • | • | • | • | • | • |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 24 au 30 mars 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes | 24 | 25 | 27 | 28 | 29 | 30 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nord** | 712 50 à 725 -- | 701 25 à 718 75 | 705 -- à 712 50 | 700 -- à 706 25 | 693 75 à 706 25 | 690 75 à 706 25 |
| **Paris à Strasbourg** | 706 -- à 712 50 | 687 50 à 693 75 | 690 -- à 693 75 | 675 -- à 681 25 | 678 75 à 681 25 | 688 75 à 694 25 |
| **Orléans** | 1075 -- à 1087 50 | 1062 50 à 1087 50 | 1025 -- à 1075 -- | 1025 -- à 1075 -- | 1025 -- à 1075 -- | 1025 -- à 1050 -- |
| **Paris à Rouen** | 825 -- à 875 -- | 800 -- à 850 -- | 800 -- à 825 -- | 800 -- à 825 -- | 800 -- à 825 -- | 800 -- à 825 -- |
| **Rouen au Havre** | 425 -- à 450 -- | 400 -- à 425 -- | 400 -- à 425 -- | 400 -- à 425 -- | 400 -- à 425 -- | 400 -- à 425 -- |
| **Lyon** | 795 -- à 800 -- | 785 -- à 732 50 | 762 50 à 775 -- | 762 50 à 775 -- | 762 50 à 775 -- | 762 50 à 775 -- |
| **Ouest** | • | • | • | • | • | • |

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

| Dénomination | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| ...ose Berthet, Delhommes et Cº | 500 | 410 |
| — Leroy, de Chabrol et Cº | 1000 | 1170 |
| ...ag. de la ville de Paris (1848) | 1000 | • -- |
| Dº Dº (1852) | 1000 | 1065 -- |
| ...mbre à l'Oise ... Canal. | 1000 | 775 |
| ...mbre française consolidée | 500 | 1500 |
| ...ez ... Cuivre. | 100 | 92 50 |
| ...ille Montagne ... Zinc. | 500 | 420 |
| ...e-le-Montagne ... Zinc. | 1000 | 1300 |
| ...sor ... Zinc. | 250 | • |
| ...berg ... Zinc. | 750 | 905 |
| ...bacher | 750 | 740 |
| ...usius (Algérie) ... Cuivre. | 100 | 77 -- |
| ...ary ... Charbon | 500 | 640 |
| ...otte ... Charbon. | 1/3 [illegible] | 510 |
| ...rbonnages belges | 500 | 600 |
| ...-de-Loup ... Charbon. | 1000 | 210 |
| ...et de la Loire ... Charbon. | 1/7200 | 950 |
| ...re-du-Pieu ... Charbon. | 1000 | 170 |
| ...g-Pendu ... Charbon. | 500 | • |
| ...tec ... Charbon. | 1/2 400 | • |
| ...de Loire ... Charbon | 500 | 250 |
| ...chaum ... Charbon. | 5000 | • |
| ...ecourt ... Charbon. | 1/1 500 | 860 |

| Dénomination | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Echarcon ... Papeterie. | 1000 | 1000 |
| Essonne ... Papeterie. | 1000 | • |
| Bastennes ... Asphalte. | 1000 | 800 |
| Monceaux-sur-Sambre ... Forges. | 1000 | 1780 |
| Aveyron (Decazeville) ... Forges. | 3000 | 4000 |
| Maubeuge (Nord) ... Forges. | 500 | 500 |
| Alais ... Forges. | 3000 | 1700 |
| Châtillon et Commentry. Forges. | 1000 | 1100 |
| Providence ... Forges. | 1000 | 1000 |
| Herserange (n. libéré) ... Forges. | 300 | 170 -- |
| Le Phénix | 750 | • |
| De la Louvière et de l'Aveyron | 1/800 | 650 |
| Valentin-Coq ... Faïence. | 500 | 200 |
| Sainte-Cail et Cº ... Usine. | 500 | 800 |
| [illegible] ... Usine. | 500 | 915 |
| Travaux de Chamerey ... Usine. | 500 | • |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 25 |
| Gaz anglais (Paris) | 2500 | • |
| — français (Paris) | 500 | 915 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1225 |
| — de Belleville libéré | 1000 | 1000 |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 625 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 765 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | • |

| Dénomination | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | • |
| — d'Arles, 1re série | 100 | 91 |
| — Dº 2e série | 100 | 85 |
| — de Besançon | 400 | 525 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | • |
| — de Versailles | 500 | 575 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries impériales | 10000 | 10000 |
| — Gaillard | 1000 | • |
| Gondoles parisiennes | 80 | 160 |
| Omnibus Entreprise générale | 1000 | 1850 |
| Omnibus (rive gauche) | 250 | • |
| Favorites ... Omnibus. | 500 | 1700 |
| Hirondelles ... Omnibus. | 1000 | • |
| Orléanaises ... Omnibus. | 1000 | 740 |
| Tricycles ... Omnibus. | 500 | 540 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | 200 |
| Désirée ... Pet. voit. | 500 | 520 |
| Lutéciennes ... Pet. voit. | 500 | 505 |
| Sylphides ... Pet. voit. | 500 | 550 |
| Générale ... Ass. maritime. | 12500 | 45 0/0 b. |
| Lloyd français ... Maritime. | 5000 | 101 30 0/0 |
| Union des Ports ... Maritime. | 5000 | 13 0/0 b. |
| Mélusine ... Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Sécurité ... Maritime. | 5000 | 20 0/0 b. |
| Sauvegarde ... Maritime. | 5000 | 12 0/0 b. |
| Océan ... Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ... Incendie. | 5000 | 145 0/0 b. |
| Générale ... Incendie. | 5000 | 32.500 |
| Union ... Incendie. | 5000 | 57 0/0 b. |
| France ... Incendie. | 5000 | 22 0/0 b. |
| Phénix ... Incendie. | 5000 | 7900 |
| Providence ... Incendie. | 2500 | 31 0/0 b. |
| Urbaine ... Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance ... Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Éventualités d'Avignon | 31 50 | • |
| — de Cette | 19 | • |
| — de Fampoux | 25 | • |
| Glaces d'Oignies ... Belgique. | 1000 | 1600 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 275 |
| — de Montluçon | 500 | 400 |
| Docks | 250 | 101 50 |
| Journaux réunis | 500 | 510 |
| Maberly (Amiens) | 500 | 750 |
| Coton (Frevent) | 500 | 510 |
| Gamaches | 500 | 450 |
| Palais de Cristal | 100 | 98 50 |
| Richer | 500 | • |

PARIS — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, F. SOLAR.

Digitized by Google

N. 109. 18e ANNÉE. — N° 14. SAMEDI, 8 AVRIL 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
**85, *Rue Richelieu***

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements.... | 13 » | 24 » |
| Etranger..... | 16 » | 30 » |

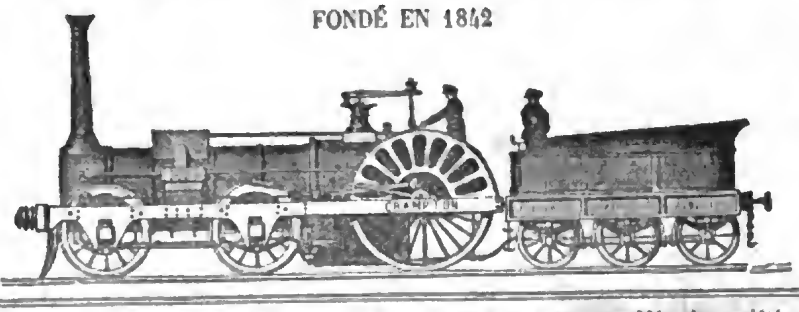
PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### *SOMMAIRE.*

Recettes des chemins de fer en 1854, 233. — Chemin de fer de Lyon, 234. — Société générale du Crédit mobilier, 234. — Les Compagnies de chemins de fer et leurs actionnaires, 234. — Chemin de fer de Paris à Lyon. Travaux, 234. — Crédit foncier de France, 235. — Les chemins de fer et les maîtres de forges, 235. — Recettes de la semaine, 237. — Avis aux actionnaire, 237. — Société des ingénieurs civils, 239. — Forges, 240. — Compagnie générale des eaux, 241. — Correspondance, 241. — Chemin de Rouen au Havre, tableau, 242. — Recettes, 243. — Annonces, 244, 245, 246. — Chronique de la Bourse, 247. — Bourse, 248.

### Recettes des chemins de fer en 1854.

Sans avoir la prétention d'arrêter un seul instant le mouvement insensé de dépréciation qui entraîne toutes les valeurs et compromet tant de fortunes, nous croyons cependant qu'il n'est pas sans intérêt, au moins pour la curiosité publique, de faire remarquer les différences qui existent entre les recettes des chemins de fer français pendant le premier semestre de 1854 et celles de la même période de 1853.

Dans le premier trimestre de 1853, aucun bruit de complications politiques internationales n'agitait les esprits, la plus grande activité régnait dans les affaires, et se traduisait pour les chemins de fer en augmentations de recettes qui élevaient celles-ci à un chiffre de beaucoup supérieur à celui qu'il avait atteint aux époques antérieures les plus prospères.

Un an s'est écoulé depuis lors; de graves difficultés politiques sont survenues, la guerre est devenue malheureusement certaine, une récolte insuffisante a entraîné des sacrifices considérables et affecté les autres consommations, et néanmoins, malgré toutes ces circonstances défavorables, la circulation sur les chemins de fer n'a pas cessé de s'accroître et les recettes des Compagnies de dépasser encore de beaucoup celles, déjà si brillantes, de l'année dernière.

En prenant, par exemple, les bulletins publiés par nous dans notre dernier numéro, nous trouvons les différences suivantes entre les recettes des chemins de fer pendant les premiers mois de 1853 et de 1854.

NORD.

| | |
|---|---|
| Du 1er janvier au 25 mars 1854, les recettes brutes ont été de. . . . . | 7,968,941 |
| Pour la même période de 1853, elles étaient de. . . . . | 6,733,685 |
| Différence en plus pour 1854. | 1,235,256 |

ou **18 1/2 0/0.**

ROUEN.

| | |
|---|---|
| Du 1er janvier au 25 mars 1854, les recettes brutes ont été de. . . . | 2,380,734 |
| Pour la même période de 1853, elles avaient été de. . . . . | 2.044,383 |
| Différence en plus pour 1854. | 336,351 |

ou **16 1/2 0/0.**

LYON.

| | |
|---|---|
| Du 1er janvier au 25 mars 1854, les recettes brutes ont été de. . . . | 4,148,121 |
| Pour la même période de 1853, elles avaient été de. . . . . | 3,903,270 |
| Différence en plus pour 1854. | 244,851 |

soit **6 1/2 0/0.**

ORLÉANS.

| | |
|---|---|
| Du 1er janvier au 25 mars 1854, les recettes brutes ont été de. . . . | 8,726,040 |
| Pour la même période de 1853, elles avaient été de. . . . . | 6,570,172 |
| Différence en plus pour 1854. | 2,155,867 |

ou **33 0/0.**

Il est vrai qu'une partie de cette différence vient de ce que le nombre des kilomètres en exploitation est un peu plus considérable cette année que pendant la période correspondante de 1853.

STRASBOURG (Est).

| | |
|---|---|
| Du 1er janvier au 25 mars 1854, les recettes brutes se sont élevées à . . | 5,822,450 |
| Pour la même période de 1853, elles étaient de. . . . . | 4,360,980 |
| Différence en plus pour 1854. | 1,461,470 |

ou **33 0/0.**

BALE.

| | |
|---|---|
| Du 1er janvier au 19 mars 1854, les recettes brutes se sont élevées à. . . | 629,473 |
| Pour la même période de 1853, elles avaient été de. . . . . | 518,333 |
| Différence en plus pour 1854. . | 111,140 |

ou **21.4 0/0.**

On sait que cette ligne a été achetée par celle de Paris à Strasbourg.

OUEST.

| | |
|---|---|
| Du 1er janvier au 26 mars 1854, les recettes brutes se sont élevées à . . | 1,298,550 |
| Pour la même période de 1853, elles avaient été de. . . . . | 1,078,546 |
| Différence en plus pour 1854. | 220,004 |

ou **20 0/0.**

Il a été ouvert une petite section de la Loupe à Nogent-le-Rotrou dans le premier trimestre de 1854.

MÉDITERRANÉE.

| | |
|---|---|
| Du 1er janvier au 18 mars 1854, les recettes brutes ont été de . . . . | 1,960,086 |
| Pour la même période de 1853, elles avaient été de . . | 1,542,425 |
| Différence en plus pour 1854 | 417,661 |

ou **27 0/0.**

La section de Valence à Avignon sera ouverte au mois de mai prochain, et la lacune de

Digitized by Google

Lyon à Valence à la fin de l'année; des transports de troupes seront même effectués sur la nouvelle section, avant son ouverture au public.

RÉSUMÉ.

Nous ne voudrions pas hasarder de prévisions en présence d'événements aussi graves que ceux qui peuvent éclater d'un jour à l'autre; toutefois nous n'hésitons pas à exprimer cette conviction que si, comme on l'espère, la guerre demeure circonscrite dans la mer Noire, les provinces danubiennes et la Baltique, l'activité industrielle du pays n'en souffrira que peu d'atteintes, et que les progrès de la circulation sur les chemins de fer n'en seront pas affectés.

Dès que les états réguliers des recettes du premier trimestre nous seront parvenus, nous nous empresserons de les publier, avec nos observations particulières sur chaque ligne.

AD. BLAISE (des Vosges).

## Chemin de fer de Lyon.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de Lyon est convoquée pour le 20 avril à 3 heures. L'importance des questions qui doivent être soumises aux actionnaires dans cette réunion ne laisse de place à aucune négligence: aussi recommandons-nous vivement à tous ceux de nos lecteurs qui ont le droit de faire partie de cette assemblée, d'y assister avec exactitude. La situation de l'affaire est excellente, et la prochaine ouverture de Chalon à Lyon va l'améliorer encore d'une manière notable; la fusion avec la ligne transversale du Sud-Est sur l'Alsace consolide cette situation déjà bonne, et quant aux charges qui pourront résulter de l'exécution des embranchements de Dôle, de Bourg et de Lons-le-Saulnier, le temps accordé pour établir ces chemins est tel, qu'il n'y a pas à s'en préoccuper pour le moment.

Disons encore, puisque nous en sommes à parler du chemin de Lyon, que le bruit mis en circulation d'un appel de fonds de 150 fr. pour le mois de juin ou juillet n'est pas exact. D'après nos renseignements, si un appel de fonds est fait à cette époque, il ne sera pas supérieur à 100 fr. par action, et il y aura à déduire de ce versement :

| | |
|---|---|
| 1° Le coupon de dividende de 1853, qui paraît devoir être de . . . . . | 25 » |
| 2° Le coupon d'intérêt à 5 0/0 pour le premier semestre. . . . | 6 25 |
| Ensemble. . . . | 31 25 |

Ce qui réduirait la somme à payer à 58 fr. 75 par action.

AD. BLAISE (des Vosges).

## Société du Crédit mobilier.

La baisse survenue sur les actions du Crédit mobilier a été si considérable, que de toute part nous avons été assailli par des demandes ou des questions sur la situation de l'entreprise, sur ses chances d'avenir, et enfin, sur le degré de sécurité qu'offrent ses actions.

La baisse sur les actions du Crédit mobilier est due à plusieurs causes : la première, aux événements politiques qui, en affaiblissant toutes les valeurs, ont atteint, bien à tort, le Crédit mobilier, puisqu'au contraire la baisse générale des actions est plus favorable que nuisible à cette entreprise; la seconde, au bruit répandu que le dividende, qui devait être probablement de 25 fr., ne serait effectivement que de 20 fr. par action, par suite des diverses retenues résultant des statuts. Sous ce rapport, nous pouvons dire qu'il y a erreur. Nous croyons savoir en effet que le dividende net par action ne sera pas inférieur à 25 fr. Enfin, la dernière cause de baisse tient aux exécutions importantes qui ont été faites et qui ont fortement affaibli les cours.

Dans le but de rassurer les esprits et de ramener la confiance sur une valeur qui la mérite, nous nous proposions de publier un travail sur les éléments de prospérité que possède cette société. Mais l'assemblée générale annuelle des actionnaires devant avoir lieu le 29 de ce mois, nous avons cru devoir, par convenance, nous abstenir de toutes réflexions jusqu'après cette assemblée et la publications du rapport qui sera présenté aux actionnaires.

J. MIRÈS.

## Les Compagnies de chemins de fer et leurs actionnaires.

Nous avons bien souvent élevé la voix au nom des actionnaires pour obtenir des Compagnies qu'elles voulussent bien s'entendre sur l'adoption d'un mode uniforme de comptabilité qui permît de comparer entre elles les différentes lignes, et d'évaluer approximativement leurs produits nets d'après la connaissance de leurs recettes brutes. Nous n'avons encore rien pu obtenir sur ce point.

Nous avons réclamé également la coupure uniforme des exercices au 1er janvier, et l'adoption du même point de départ pour la publication des recettes. Quelques Compagnies ont bien voulu accomplir cette réforme, mais plusieurs autres ont donné gain de cause à la routine de leurs employés sans tenir compte des convenances du public.

Une autre question plus importante nous est signalée depuis longtemps par les actionnaires de plusieurs Compagnies. On se plaint, avec raison suivant nous, de la variabilité et surtout de la diversité des époques fixées par les Compagnies pour le paiement des dividendes et des intérêts des actions et des obligations. Telle Compagnie paie en février et août, telle autre en avril et octobre, telle autre en janvier et juillet. Ce défaut d'uniformité et de régularité est on ne peut plus gênant pour les actionnaires, et nuit beaucoup au classement des valeurs de chemins de fer parmi les petits rentiers, qui ont besoin de recevoir leurs revenus à des époques bien fixes, et, autant que possible, par portions égales.

La conférence des administrateurs des chemins de fer, puisqu'il en existe une, ne pourrait-elle donc pas servir à déterminer d'accord un système qui serait suivi exactement par toutes les Compagnies? Point ne serait besoin d'inventer pour trouver un bon système à cet égard; il suffirait d'adopter celui d'Orléans, qui est sans contredit le meilleur. — Cette Compagnie paie en janvier et juillet les intérêts de ses obligations; en octobre et avril, par portions à peu près égales, les intérêts et dividendes de ses actions. Le capitaliste qui a placé sa fortune en valeurs de la Compagnie reçoit donc son revenu par trimestre, aux époques habituelles, exactement comme le rentier sur l'Etat qui a partagé sa fortune en 3 et en 4 1/2 0/0. — Que toutes les Compagnies imitent donc celle d'Orléans, et les actionnaires seront satisfaits.

Après nous être plaint du défaut d'uniformité, nous terminerons en exprimant le regret que les Compagnies se soient en quelque sorte donné le mot pour tenir le même jour plusieurs assemblées générales. La semaine dernière, le 30 mars, nous avons eu quatre assemblées le même jour, et malgré tout leur bon vouloir, les actionnaires intéressés dans plusieurs de ces entreprises n'ont pu assister aux différentes réunions auxquelles ils étaient convoqués. Le 29 de ce mois, le même embarras se représentera pour les actionnaires de cinq entreprises différentes. Cela est vraiment fâcheux, et il est on ne peut plus désirable que les Compagnies s'entendent pour éviter à l'avenir de pareilles coïncidences.

A. BLAISE (des Vosges).

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

TRAVAUX.

Les travaux du chemin de fer de Paris à Lyon se poursuivent sur toute la ligne avec la plus remarquable activité, et l'on espère, ainsi que nous l'avons annoncé dernièrement, que l'ouverture de la section de Chalon à Lyon aura lieu du 15 au 20 mai prochain. Ce sont les terrains des environs de Mâcon et les tunnels qui ont reculé ce moment attendu avec la plus vive impatience. Le souterrain de Saint-Rambert est à peu près achevé, mais il n'en est pas de même de celui dit de la Pelonière, qui ne sera entièrement terminé que vers la fin d'avril. La gare de Vaise est très avancée; on couvre en ce moment les deux ailes latérales, et, dans la nef centrale, on place au sommet des deux murs d'énormes blocs de pierre dans lesquels sont enchâssées les consoles de fonte qui doivent former la base de la charpente de la toi-

Digitized by Google

ture. Ces consoles sont scellées avec la plus grande solidité au moyen de tiges de fer qui traversent le bloc en entier et qui sont boulonnées à leur extrémité.

La charpente, qui est en bois, supportera une couverture mi-partie de plaques de zinc et de verre. A côté de ce magnifique bâtiment, construit en grande partie en pierres de Villebois, se trouveront les magasins, les entrepôts et les ateliers. Du côté de la Saône, on élève les ateliers de construction et de réparation des machines, et une véritable armée y est employée; déjà les murs sont complétement hors de terre. Du côté de la montagne, on continue le remblais, qui doit s'avancer encore d'une dizaine de mètres environ.

Nos lecteurs peuvent se faire une idée de l'immense quantité de gravier qui a été amoncelée sur ce point par le détail suivant, dont nous garantissons l'exactitude. Depuis le mois de juillet 1852, 779,000 mètres cubes de gravier ont été extraits de la Saône et employés à former le remblai de la gare. On en doit encore ajouter 100,000 mètres environ.

La route du Bourbonnais est franchie au moyen d'un pont en tôle, le premier (1) de cette nature que l'on aura établi en France. L'idée en a été fournie par le fameux pont-tube *Britannia*, construit par l'ingénieur anglais Robert Stephenson, dont les plans ont été modifiés à Lyon par M. Jacquemin.

Ce pont est disposé pour quatre voies de fer, séparées dans toute leur longueur par des coffres formés au moyen de plaques de tôle, reliées les unes aux autres par des pièces de fonte boulonnées et rivées de chaque côté de la ligne de séparation des plaques. Dans ces coffres rectangulaires, d'une hauteur de deux mètres environ sur une profondeur de cinquante centimètres, réside toute la solidité de la machine qui, à ce que l'on nous a affirmé, pourrait franchir un espace deux fois plus grand que la route du Bourbonnais.

Cet ouvrage d'art, qui est fort intéressant à visiter, sera prêt au 15 mai, comme tout le reste de la ligne.

(*Salut public* de Lyon.)

(1) Notre confrère se trompe complétement sur ce point.

## Crédit foncier de France.

Nous publions de nouveau la liste des numéros qui ont gagné des primes au tirage du 22 mars dernier, ainsi que la liste des obligations qui ont été désignées par le sort pour être remboursées au pair, c'est-à-dire à 200 fr.

OBLIGATIONS FONCIÈRES représentant un capital de **200** millions.

5e *tirage*.

(1er trimestre en 1854.

Le mercredi 22 mars 1854, à midi, il a été procédé publiquement à l'Hôtel-de-Ville (salle Saint-Jean), au tirage des lots attribués, pour le 1er trimestre 1854, aux 200,000 obligations foncières ou promesses d'obligations foncières au porteur ainsi qu'au tirage des obligations appelées au remboursement.

Un tirage préalable a déterminé, pour celles des obligations subdivisées en coupures de 100 fr. auxquelles est réservée l'intégralité du lot, le numéro de la coupure qui aura droit au lot intégral échu à l'obligation dont elle fait partie. En conséquence de ce tirage, tout lot échu à une obligation divisée en coupures ayant droit à l'intégralité du lot, appartiendra à la coupure n° 2. Il a été ensuite extrait de la roue cinquante-trois numéros.

Les neuf premiers numéros ont droit aux lots suivants :

| Ordre de sortie. | Numéros sortis. | Montant des lots. |
|---|---|---|
| 1..... | 69,972 | 100,000 fr. |
| 2..... | 5,411 | 50,000 |
| 3..... | 110,236 | 50,000 |
| 4..... | 57,603 | 20,000 |
| 5..... | 71,886 | 10,000 |
| 6..... | 54,574 | 10,000 |
| 7..... | 154,272 | 10,000 |
| 8..... | 159,739 | 10,000 |
| 9..... | 150,606 | 10,000 |

Les autres numéros appelés au remboursement sont les suivants

| | | |
|---|---|---|
| 4,783 | 85,612 | 149,126 |
| 5,466 | 97,562 | 153,270 |
| 11,966 | 99,023 | 156,458 |
| 15,619 | 101,280 | 159,333 |
| 18,397 | 101,701 | 159,729 |
| 18,868 | 112,510 | 160,514 |
| 19,885 | 113,652 | 164,892 |
| 31,915 | 113,861 | 166,136 |
| 32,241 | 114,648 | 171,303 |
| 35,667 | 117,255 | 174 896 |
| 41,084 | 123,711 | 182,379 |
| 43,236 | 130,668 | 186,087 |
| 56,438 | 131,561 | 190,165 |
| 68,271 | 141,207 | 196,324 |
| 81,303 | 143,314 | |

Les obligations et coupures d'obligations rapportant 3 0/0 d'intérêt seront remboursées avec une prime de 20 0/0.

Les porteurs des titres dont les numéros sont sortis au tirage du 22 mars 1854, sont invités à se présenter à l'administration du Crédit foncier de France, rue Taitbout, 57, avant le premier mai prochain, époque à partir de laquelle le remboursement des obligations et promesses d'obligations et le paiement des lots seront effectués contre la remise des titres.

*Le 6e tirage aura lieu le 22 juin 1854.*

## Les chemins de fer et les maîtres de forges.

Voici l'article du *Journal des Débats* dont nous avons parlé la semaine dernière; nous le faisons précéder de la lettre du président du comité des forges à laquelle nous avons déjà répondu pour notre part.

Paris, le 13 mars 1854.

Monsieur,

Je viens de lire, dans votre numéro du 9 de ce mois, un article où je suis désigné d'une manière si claire, et traité avec si peu de justice et de bienveillance, que je suis convaincu que vous n'hésiterez pas à accueillir la réclamation à laquelle je me trouve entraîné malgré moi.

C'est moi, monsieur, qui, selon cet article, *me suis donné comme le représentant ou l'organe de l'industrie des fers*; c'est moi dont *les assertions séraient imaginées pour les besoins de la cause*.

Vous voudrez certainement, monsieur le Rédacteur, que je puisse dire à mon tour, dans votre journal, que l'on a eu tort d'insinuer que j'avais agi sans mission, et que mes assertions étaient *imaginées* pour les besoins de la cause.

Mes assertions étaient loyales et sincères; elles étaient produites pour rendre hommage à la vérité et pour servir à l'instruction sérieuse d'une question étrangement dénaturée. Je les maintiens, et la preuve n'en serait pas difficile.

On ne peut se hasarder à insinuer que des faits sont imaginés pour le besoin de la cause qu'à charge d'en établir d'abord nettement l'inexactitude.

Je ne dirai pas que les faits que contient l'article auquel je réponds sont imaginés pour le besoin de la cause, mais voici ce que je puis dire :

Votre collaborateur, empruntant à un autre journal les faits auxquels il prête la publicité du vôtre, commence par supprimer un premier fait, sans doute parce qu'il l'a reconnu lui-même inexact. Cette circonstance l'avertissait d'y regarder de près pour les autres, et, comme vous allez le voir tout à l'heure, il n'y a pas regardé de très près; ce premier fait, c'est la prétendue condamnation d'une forge en 500,000 fr. de dommages-intérêts au profit d'une Compagnie. Ce fait, avec lequel on avait cherché à émouvoir l'opinion, n'avait aucune réalité.

Passons aux faits reproduits dans votre estimable journal :

Le premier se rapporte directement à moi; conséquemment je me crois autorisé et même obligé à le rectifier; j'ai tout lieu de croire que la plupart des autres pourraient subir de semblables rectifications.

Ce premier fait, à la charge des forges, c'est que l'embranchement de Reims ne peut pas s'ouvrir faute de rails. Examinons :

J'ai traité, il y a plusieurs années, pour l'entière fourniture à la Compagnie de Strasbourg de tous les rails nécessaires à l'embranchement de Reims; il y a bien longtemps que les rails de la première voie sont livrés et reçus, et depuis quatre ans la Compagnie est en droit de me demander les rails de la seconde voie; depuis quatre ans j'ai toujours été non seulement prêt à les fabriquer, mais leur fabrication était fort nécessaire à nos usines; la Compagnie ne me les a pas demandés.

Vous voyez par cette explication, monsieur le Rédacteur, ce que valent de telles imputations, et à quelles injustices s'expose un journal respectable en se rendant l'organe d'assertions dont le ton seul pourrait suffire pour le prévenir contre leur exactitude.

A l'occasion de cette situation, qu'une allégation mal fondée m'a forcé de signaler pour ma propre justification, permettez-moi d'ajouter que, lorsque tout à coup les événements ont arrêté les développements des chemins de fer, fait cesser la prospérité et compromis jusqu'à l'existence des Compagnies, toutes les forges avaient des traités avec elles; ces traités fixaient les époques de livraison et de paiement des rails; est-ce que vous croyez que tout cela s'est exécuté? En aucune façon; il ne me serait pas impossible de vous fournir l'état des retards dans les livraisons et dans les paiements, et vous verriez si les retards dont on se plaint si haut aujourd'hui approchent, même de bien loin, de ceux que les forges, toutes les forges, ont alors supportés.

Ces retards, ces suspensions de leurs travaux, c'était pour les forges, non pas seulement une perte, c'était un véritable danger de ruine.

Est-ce que cependant on nous a vus recourir au gouvernement et lui demander des mesures exceptionnelles en notre faveur? Est-ce qu'on nous a vus recourir aux tribunaux? Est-ce qu'enfin on nous a vus attaquer, compromettre le crédit des Compagnies en portant, au moyen des journaux, devant le public, nos plaintes et nos réclamations? Point du tout.

Nous nous sommes résignés, et nous avons traversé silencieusement ces temps de misères.

Les Compagnies avaient suspendu toutes leurs commandes; nos usines sont restées des années entières sans fabriquer un seul rail; le temps marchait cependant, les besoins s'accumulaient, et quand une ère nouvelle s'est ouverte pour ces entreprises, il a fallu que les forges suffisent tout à coup, non seulement à ce développement extraordinaire du présent, aux besoins de l'avenir, mais encore à ceux du passé, et à combler l'arriéré qu'avait creusé la détermination des Compagnies de tout ajourner.

Et cependant, monsieur le Rédacteur, nous avons suffi à tout jusqu'à ce jour, et nous suffirons à tous les besoins réels, pourvu qu'il nous soit permis de mener à fin l'œuvre que sur tous les points de France nous

Digitized by Google

avons résolument entreprise et presque achevée.

Vous pourrez nous y aider, monsieur le Rédacteur, s'il vous est donné de modérer les exagérations d'une polémique dont le caractère, permettez-moi de le dire, n'est pas toujours en parfait accord avec les formes et les procédés habituels de votre estimable journal.

Veuillez agréer, monsieur le Rédacteur, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

*Le président du comité des forges,*
LÉON TALABOT.

Nous prions nos lecteurs de donner une attention particulière à la lettre qui précède. C'est une pièce d'où il est possible de faire jaillir quelque lumière pour éclairer la discussion ouverte entre les prohibitionistes, qui s'opposent de toutes leurs forces à ce que le tarif des douanes soit révisé, et ceux, parmi lesquels le *Journal des Débats* tient à honneur d'être compté, qui pensent que la révision du tarif est un des plus grands services qu'il y ait à rendre au pays et à l'industrie française elle-même, et que l'époque est venue où il y a lieu d'y procéder d'une main ferme et intelligente, et d'ailleurs avec tous les ménagements que comporte une bonne politique. M. Léon Talabot est un des plus considérables parmi les chefs d'industrie qui se consacrent à soutenir la cause prohibitioniste. Il est le président actuel du comité des forges, ainsi qu'il résulte de sa lettre, et cette industrie est celle dont les chefs résistent le plus vivement à tout projet de révision du tarif. Nous prions spécialement qu'on remarque le ton affirmatif de la lettre, et particulièrement cette assertion, que les forges ont *suffi à tout jusqu'à ce jour.*

Déblayons d'abord le terrain des questions mineures. M. Léon Talabot assure que, dans notre article du 9 mars, il a été désigné d'une manière claire, et que, dans ce même article, nous nous sommes écarté du ton de modération qui nous est habituel. Sur le premier point, nous répondons que, franchement, en écrivant l'article du 9 mars, nous n'avions pas songé à lui. Et en effet, M. Léon Talabot n'est pas le seul qui ait émis certaines assertions et donné au gouvernement et au public certaines assurances que le lecteur pourra apprécier tout à l'heure. D'autres l'avaient fait d'une manière plus bruyante. Peu importe, au surplus. M. Léon Talabot a éprouvé le besoin de nous faire revenir sur le sujet que nous avions traité, à savoir la situation de l'industrie du fer par rapport à l'intérêt général. Nous nous laisserons faire violence; le sujet est de ceux sur lesquels il est le plus utile d'édifier l'opinion publique. Nous prierons seulement M. Léon Talabot de noter que, en bonne polémique, lorsqu'on cite avec accompagnement de lettres italiques (ce qui est une manière de dire *textuel*) les paroles de son prochain, la règle est qu'on s'abstienne de les arranger de manière à les détourner de leur véritable sens. Quant à la leçon d'urbanité que veut bien nous adresser M. Léon Talabot, aucune de nos paroles ne la justifiait. Il est surprenant même que les prohibitionistes, dont les organes déversent à pleines mains l'injure sur quiconque prend la liberté de ne pas être de leur avis, se jugent fondés à rappeler les convenances et la mesure, particulièrement à ceux qui se font un devoir de n'y jamais manquer.

Il n'est pas inutile non plus de prier le lecteur d'observer qu'il ne s'agit pas simplement ici d'un débat entre deux intérêts privés, celui des maîtres de forges et celui des Compagnies de chemins de fer, ainsi que le pense M. Léon Talabot. S'il n'y avait en présence que deux intérêts privés, nous laisserions les parties se débattre devant les tribunaux ou se faire à l'amiable des concessions réciproques, sans nous immiscer dans leurs affaires. Mais il y a un troisième intérêt, un intérêt majeur, qui est aussi engagé dans la question : c'est l'intérêt de l'Etat, c'est l'intérêt du public en masse qui a besoin qu'on lui ouvre le plus tôt possible les chemins de fer, et auquel on a promis de les ouvrir dans un délai fixé.

Maintenant allons droit au fond du débat. Nous avions cité, d'après le *Journal des Chemins de fer* du 18 février, près de trois semaines après que ce journal les avait produits sans qu'ils eussent soulevé de réclamation, divers faits précis desquels il résulte que la lenteur de la plupart des forges à livrer les rails et les autres articles en fer qu'elles se sont engagées à fournir, retarde l'exécution des chemins de fer, dont le prompt achèvement est grandement d'intérêt public. Ensuite, de même que le *Journal des Chemins de fer*, nous avions fait remarquer que ces faits renversaient les assurances données par les représentants ou les organes réels ou supposés des maîtres de forges au gouvernement et au public alors que, sur les plaintes adressées au gouvernement par plusieurs industries, se préparait le décret du 22 novembre dernier sur les fers. M. Léon Talabot se propose de persuader au public qu'il n'est pas exact de représenter les forges françaises comme étant en retard à un degré sérieux et d'une manière qui soit préjudiciable aux chemins de fer et à l'intérêt général, auquel il importe que cette vaste entreprise nationale soit rapidement terminée. Quant aux assurances et aux assertions que nous rappelons, il les *maintient* comme *loyales et sincères* et comme n'ayant été *produites que pour rendre hommage à la vérité.* Nous supposerons que cela signifie qu'il les maintient pour exactes; car si telle n'était pas sa prétention, quels seraient l'objet et la portée de sa lettre? D'ailleurs il réitère ces assertions au moyen de l'affirmation que nous signalions tout à l'heure, que les forges ont *suffi à tout jusqu'à ce jour.* Voilà donc la question telle qu'elle est posée entre l'honorable maître de forges et nous. Reste à savoir qui a raison et qui a tort.

Il nous sera permis de rappeler d'abord qu'avant de reproduire les faits allégués dans son numéro du 18 février par le *Journal des Chemins de fer*, qui est fait avec soin, bien informé et fort répandu, nous jugeâmes convenable de les vérifier, et c'est ainsi que nous apprîmes qu'un des faits allégués, celui des 500,000 fr. de dommages-intérêts que cite M. Léon Talabot, manquait d'exactitude, et nous nous abstînmes de le mentionner de quelque façon que ce fût. Mais nous acquîmes la preuve que l'ensemble des autres faits était conforme à la vérité, et même qu'il n'eût pas été difficile d'ajouter d'autres traits au tableau. Ainsi, par exemple, le *Journal des Chemins de fer* aurait pu indiquer ce fait considérable, que la Compagnie de l'Est n'a pu jusqu'à ce jour trouver aucun maître de forges qui s'engageât à lui livrer des rails à court délai et à des conditions acceptables pour la grande ligne de Paris à Mulhouse. Ainsi, encore, l'achèvement du chemin de fer de Ceinture est retardé parce que les rails ne sont pas livrés dans les délais convenus. Dans un pareil état des choses, nous avons regardé comme un devoir de signaler le préjudice qu'éprouve le public, par suite de l'impuissance constatée de l'industrie des fers, et il nous a paru utile de remonter à l'origine de cette impuissance si déplorable au point de vue de l'intérêt public.

Nous avons donc fait remarquer que si, après avoir été l'objet d'aussi grands sacrifices de la part du pays, cette industrie était hors d'état de satisfaire au besoin public, il fallait s'en prendre, non à la pauvreté du sol français en matières minérales, mais bien au régime ultra-protecteur qui fut institué à l'égard des fers à la fin de 1814, et outré en 1822. Ce régime, en effet, en empêchant l'industrie des fers de sentir aussi vivement qu'il le fallait l'obligation de produire à bas prix, a paralysé le mouvement qui, sous une législation plus libérale, l'eût concentrée et largement développée dans les localités privilégiées que la France renferme, localités qui ne le cèdent en rien aux meilleures de la Grande-Bretagne, et où se fût résolu aisément le double problème de la grande fabrication et de la production à bon marché.

La lettre de M. Léon Talabot a été pour nous l'occasion de nouvelles recherches : nous y avons apporté tous nos soins, et nous allons en indiquer le résultat; s'il cadre mal avec les assertions de M. Léon Talabot, nous en sommes bien fâchés, mais c'est lui qui, en nous provoquant à un examen nouveau de la question, nous a procuré la connaissance d'un fait curieux que nous allons livrer au public. Ce fait, le voici : ce n'est pas d'une petite quantité que les forges sont en arrière de leurs engagements; c'est d'une quantité énorme. Le 1er mars, la masse de rails et de coussinets de chemins de fer dont la livraison était en retard n'était pas moins de 45,000 tonnes, c'est-à-dire de ce qui suffirait à faire 500 kilomètres de chemins de fer à une voie. C'est fort au-delà de ce que nous aurions supposé. Une partie de ce retard a déjà six mois de date et de durée. Voilà pourtant ce que l'honorable président du comité des forges appelle avoir *suffi à tout jusqu'à ce jour.* Il y a lieu de croire aussi que les maîtres de forges ont contracté avec les Compagnies de chemin de fer, pour 1851, des engagements qui s'élèvent à 300,000 tonnes environ, et la probabilité est qu'ils n'en pourront pas livrer 200,000. Voilà comment semble devoir se vérifier cette autre assertion de M. Léon Talabot : *nous suffirons à tous les besoins réels.*

Un autre fait non moins positif, et qui au surplus est de notoriété publique, c'est que des réclamations ont été adressées au gouvernement par les Compagnies de chemins de fer, dont l'activité est ainsi comprimée, au grand détriment de la chose publique. Elles ont demandé, les unes de faire entrer des rails de l'étranger en payant un droit réduit qui leur permît de se procurer des rails aux prix pour lesquels elles avaient traité avec des forges françaises; les autres, de faire venir des rails en franchise, à la charge d'en réexporter une quantité égale dans un certain délai. D'autres, enfin, ont soumis à la sagesse du gouvernement des combinaisons différentes.

En présence de ce chiffre de 45,000 tonnes en retard, qui semble devoir s'accroître d'ici à la fin de l'année dans une forte proportion, en face des réclamations bien connues et persévérantes et trop motivées des Compagnies de chemins de fer, nous demandons ce qui reste debout de la thèse que soutient M. Léon Talabot, et il nous sera permis d'ajouter qu'il est bien surprenant qu'il ait ignoré ces faits si graves, et particulièrement celui des 45,000 tonnes en retard au 1er mars, lui, président du comité des forges, au moment où il a écrit la lettre qui précède.

Resterait pourtant à notre charge le fait relatif à l'embranchement de Reims. M. Léon Talabot se flatte d'avoir saisi le *Journal des Che-*

Digitized by Google

*mins de fer* et nous en flagrant délit d'erreur. De cette supposition il tire un parti merveilleux. Il s'en sert pour démontrer que lui au moins il remplit tous ses engagements, et pour donner à entendre qu'il est en mesure d'accueillir des commandes nouvelles, et par conséquent qu'il lui serait possible de fournir aux Compagnies de chemins de fer, qui ont le mauvais goût de se plaindre, les rails qu'elles réclament. Son langage est net : cette *fabrication* (des rails de la seconde voie de l'embranchement de Reims) serait *fort nécessaire à ses usines*. Cette nouvelle qu'il existe un maître de forges, un des plus puissants, qui manque de travail et appelle les commandes, va causer une agréable surprise aux Compagnies de chemins de fer et au public tout entier. Nous félicitons sincèrement M. Léon Talabot de la ressource qu'il offre aux Compagnies de chemins de fer dans l'embarras, et au public, qui commençait à s'impatienter. Nous demandons cependant la permission de le dire : c'est peut-être parce qu'au *Journal des Débats* on a le goût et l'habitude des études philosophiques et que la philosophie rend l'homme sceptique quelquefois, mais enfin nous conservons quelques doutes sur le fait même, et M. Talabot ne nous en voudra pas si nous les exprimons.

Le siége de la Compagnie de l'Est n'est pas à Tombouctou ou aux antipodes, il est à Paris, et la Compagnie, qui va droit son chemin, ne s'enveloppe pas d'un tel mystère qu'il ne transpire dans le public quelque chose de ses affaires. Or, voici ce qu'on dit assez communément : on dit que M. Léon Talabot n'a pas précisément, par une clause spéciale, *l'entière fourniture* de l'embranchement de Reims, qu'il a tout simplement avec la Compagnie de Strasbourg un reliquat de commande de 2,000 tonnes seulement, et que ces 2,000 tonnes, la Compagnie, quand elle les aura, les emploiera là où elle le jugera convenable, tout comme, si ses autres fournisseurs lui livraient les rails qu'ils lui ont promis, elle pourrait les appliquer à l'embranchement de Reims. Des gens, qui assurément sont des indiscrets, et que probablement M. Léon Talabot trouvera animés de *peu de justice et de bienveillance*, sinon de mauvais *ton*, ajoutent même autre chose. Ils prétendent que M. Léon Talabot ne tient pas partout exactement le même langage que dans la lettre qu'il a pris la peine de nous écrire ; qu'il est loin de montrer à la Compagnie de Strasbourg la même impatience de livrer ces rails, et de lui en représenter la *fabrication* comme *fort nécessaire à ses usines*. S'il était vrai, par exemple, que M. Léon Talabot, sur la demande qui lui a été faite de cette médiocre quantité de 2,000 tonnes, eût exigé pour la livrer un espace de treize ou quatorze mois, ce qui remettrait à quatorze mois au moins l'ouverture de l'important embranchement de Reims, il faudrait avouer que le cas est bien différent de ce qu'il expose dans sa lettre, et alors même pour ce fait de l'embranchement de Reims, au lieu d'avoir eu tort, nous aurions eu raison aussi bien que pour le reste.

Par curiosité pure, nous avons recherché comment M. Léon Talabot avait pu être amené à penser que nous l'avions désigné *clairement* dans l'article du 9 mars. Nous avons été conduit ainsi à une découverte que nous estimons d'un certain prix pour la discussion actuelle. Dans l'automne dernier, alors que se préparait le décret du 22 novembre qui a heureusement modifié les droits sur les fers et sur les houilles, M. Léon Talabot a rédigé et signé, en sa qualité de président du comité des forges, une pièce curieuse, intitulée : *Tarif des fers. Note soumise à Son Excellence Monseigneur le ministre du commerce et des travaux publics.* Cette pièce était destinée à combattre le projet d'un changement dans le tarif, et elle contenait, au sujet de la puissance des forges françaises, des assertions très remarquables. Elle a eu une certaine circulation par le fait même de M. Talabot et du comité des forges ; elle a été autographiée, et ces jours derniers nous en avons reçu un exemplaire. C'est à propos de cette pièce que M. Léon Talabot dit dans la lettre ci-dessus : « L'on a eu tort d'insinuer que j'avais agi sans mission, et que mes assertions étaient *imaginées* pour le besoin de la cause, » et qu'il ajoute, ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer, qu'il les *maintient* comme *loyales* et *sincères*, comme n'ayant été *produites que pour rendre hommage à la vérité*.

Sur tout ceci, nous croyons n'avoir qu'une chose à faire, c'est de reproduire textuellement les assertions de M. Léon Talabot. Voici donc le passage le plus saillant du Memorandum rédigé et signé par lui en qualité de président du comité des forges, au mois de novembre dernier :

« Les renseignements (recueillis par le comité des forges) ont porté sur les questions suivantes :

» 1° La production des établissements antérieurement au mois de décembre 1851 ;

» 2° Leur production pendant l'année 1853 ;

» 3° Cette production telle qu'elle sera en 1854 ;

» 4° S'il est à leur connaissance qu'il existe en fers, tôles ou en rails, des besoins réels non satisfaits, des demandes importantes refusées ;

» 5° *S'ils ont connaissance de retards sérieux* (1) sur des commandes importantes.

» Aux deux dernières questions, les réponses sont presque toutes négatives ; elles établissent que si l'on peut en ce moment constater quelques retards, ils sont sans importance réelle, et que, de plus, il est aisé de reconnaître que le déficit apparent et momentané que l'on a cherché à faire apparaître et à exagérer, se trouve actuellement comblé par les progrès de la fabrication, laquelle est en ce moment au niveau de la consommation ; que déjà peut-être elle dépasse ce niveau, et que pour les personnes prudentes et prévoyantes, les forges ont probablement à se préoccuper de la question de savoir si dans un avenir même assez prochain les demandes suffiront à absorber la production actuelle et les développements qu'elle reçoit en ce moment. »

Eu regard de ces affirmations et de ces promesses, nous prions simplement qu'on place les 43,000 tonnes au moins de rails et de coussinets en retard au 1er mars 1854, ainsi que la perspective de retard pour une masse bien plus considérable d'ici à la fin de l'année, et nous croyons que là-dessus nous avons le droit de clore la discussion, laissant au lecteur le soin de prononcer entre M. Léon Talabot et nous.

Nous avons donc été fondés à le dire, il se passe un fait fort dommageable pour le public : l'exécution des chemins de fer est ralentie ; elle l'est parce que l'industrie des forges est impuissante à fournir la quantité de fer que réclame le besoin public, quoiqu'elle en ait pris l'engagement. Cette impuissance ne provient pas de ce que la France manque de beaux gisements de fer ou de charbon, ou de ce que nos maîtres de forges soient inexpérimentés dans leur fabrication et leurs ouvriers maladroits : loin de là : nous avons de magnifiques gisements de charbon et de fer ; nos maîtres de forges sont fort expérimentés, et nos ouvriers valent ceux de quelque pays que ce soit ; mais les exagérations du tarif, rendant les profits le plus souvent faciles dans des localités médiocres et même mauvaises, sont la cause que l'industrie des fers s'est cramponnée longtemps à ces localités et s'y cramponne encore, au lieu d'accomplir le mouvement qu'eux-mêmes, les auteurs du tarif, s'étaient proposé de favoriser vers les localités les plus avantageuses. Donc, encore une fois, si le législateur, au lieu d'établir en 1814 et de maintenir, même en l'aggravant, jusqu'à ces derniers temps un tarif exagéré à l'égard des fers, eût conservé le tarif du premier empire, ou y fût revenu peu de temps après s'en être écarté (ainsi que l'avait promis le ministre des finances en présentant la loi sur le tarif des fers de décembre 1814), le mal que nous signalons ne se fût pas manifesté. Donc enfin la tendance indiquée par le décret du 22 novembre est une tendance salutaire, et il faut se féliciter d'avoir ainsi lieu d'espérer, à l'égard des fers, un retour graduel et successif vers le tarif du premier empire. C'est ainsi que l'industrie française, qui emploie le fer sous mille formes, la navigation et l'agriculture nationales dont les progrès seraient rapides si elles avaient le fer à bon marché, seraient soustraites à la gêne extrême que leur impose à toutes la situation actuelle des forges par rapport au pays.

L. ALLOURY.

(*Journal des Débats*)

(1) Ces mots sont soulignés dans l'original.

## Recettes de la semaine.

| Lignes. | Recettes brutes. | Augment. s. 1853 Totale | 0/0. |
|---|---|---|---|
| Orléans | 785,223 » | 147,945 | 0.0 |
| Nord | 722,214 » | 87,171 | 13.7 |
| Rouen | 194,244 » | 1,553 | 0.8 |
| Havre | 86,165 » | 6,335 | 7.9 |
| Lyon | 392,997 » | 26,703 | 7.2 |
| Strasbourg | 546,780 » | 109,177 | 24.9 |
| Bâle | 60,844 » | 11,156 | 22.4 |
| Ouest | 125,836 » | 16,454 | 15.0 |
| Méditerranée | 203,359 » | 62,790 | 44.6 |
| St-Germain | 186,022 » | 32,639 | 21.2 |

# AVIS AUX ACTIONNAIRES.

## Opérations courantes.

### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Nord. — Assemblée générale convoquée, pour le 29 avril 1854, à trois heures de relevée, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

Sur les comptes annuels de la Société, et sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Pour assister à l'assemblée générale, être possesseur de quarante actions au moins, et avoir déposé les titres et procurations à Paris, au siége de la Société, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez MM. N. M. Rothschild et fils, avant le 15 avril 1854.

Paris à Lyon. — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le jeudi 20 avril pro-

Digitized by Google

chain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration et de statuer :

I. Sur les comptes annuels de la Société.

II. Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de la Roche à Auxerre.

III. Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Châlon-sur-Saône à Dôle;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Châlon et Besançon.

IV. Sur les modifications à introduire dans les statuts, comme conséquence des propositions ci-dessus indiquées et sur les moyens d'exécution.

V. Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Déposer quarante actions ou plus, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de dix heures à deux heures.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

STRASBOURG. — Assemblée le mercredi 26 avril, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures.

Déposer 40 actions (anciennes et nouvelles), rue et place de Strasbourg, du 1er au 12 avril, de 11 à 3 heures.

But de l'assemblée : Approbation des comptes de l'exercice 1853; nomination de deux membres du Conseil d'administration; approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl.

CAEN ET CHERBOURG. — Assemblée générale le samedi 29 avril à trois heures, 11, rue d'Amsterdam.

Déposer 20 actions avant le 12 avril, de dix à trois heures.

DIEPPE ET FÉCAMP. — Assemblée générale, le samedi 8 avril, à 3 heures, rue d'Amsterdam, 11.

Déposer vingt actions et les présenter, avant le 25 courant, de 10 à 3 heures.

LYON A GENÈVE. — Assemblée générale le 27 avril à quatre heures, rue Laffitte, 23.

Déposer 20 actions rue Laffitte, 23, à Paris, chez M. Pons, 2, Capel-Court, Londres, et chez M. Kohler, à Genève, huit jours avant la réunion.

ST-RAMBERT A GRENOBLE. — Assemblée générale ordinaire, convoquée pour le samedi 29 avril prochain, à trois heures précises, rue Saint-Georges, 50 (salle Sax).

Déposer vingt actions pour être membre de l'assemblée générale.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions de la Compagnie, seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

CHEMINS DU MIDI. — Assemblée générale le 27 avril, à trois heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Déposer 40 actions de dix à deux heures, 15, place Vendôme, au Crédit mobilier.

CENTRAL SUISSE. — Assemblée générale le jeudi 27 avril à neuf heures du matin, salle du Casino à Bâle. On retire les cartes d'admission, 18, rue Bergère, à Paris, chez M. Marcuard et Ce.

CRÉDIT FONCIER. — Assemblée générale le mardi 25 avril à trois heures, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

But de l'assemblée : Lecture du rapport Arrêt des comptes. — Fixation du dividende.

MINES DE LA LOIRE. — L'assemblée est ajournée par suite des notifications du gouvernement, qui ont fait éprouver des retards inévitables dans les formalités. Le jour de la réunion sera ultérieurement indiqué.

COMPAGNIE DES EAUX. — Assemblée générale annuelle, le samedi 29 avril prochain, à midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration et pour délibérer extraordinairement sur des modifications à apporter à l'art. 5 et aux suivants des statuts.

Se présenter au siége de la Société, rue Basse-du-Rempart, 50, quinze jours avant celui fixé pour la réunion, c'est-à-dire au plus tard le 14 avril, afin de retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

MM. les actionnaires qui n'ont point encore échangé leurs titres provisoires, sont invités à le faire sans retard, afin de toucher les intérêts échus au 1er janvier dernier et de profiter du droit qui leur est conféré par l'art. 37 d'assister à l'assemblée.

VIEILLE-MONTAGNE. — Assemblée générale annuelle, le samedi 25 avril prochain, à midi, à Angleur près de Liége (Belgique).

Déposer 50/10e d'actions au moins.

Le dépôt des titres doit être fait, soit à la caisse de la direction de France, à Paris, rue Richer, 19, soit à celle de la direction de Belgique, à Angleur.

## APPELS DE FONDS.

CHEMINS DE L'EST. — Appel de 150 fr. sur les actions nouvelles créées par suite du décret de concession du 17 août 1853, et en exécution des statuts de la Compagnie de l'Est, promulgués le 21 janvier 1854. Les versements seront reçus à la caisse de la Compagnie, à la gare, rue de Strasbourg, du 5 au 15 mai prochain, de dix heures à trois heures. Il sera fait à chaque action imputation de deux francs pour intérêts de six mois échus. A partir du 5 mai, les actions provisoires nominatives, libérées de 250 fr., seront échangées contre des titres au porteur. Dès le 15 mai, ces titres seront seuls admis à la négociation. Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Passé le 31 octobre, les actionnaires en retard seront soumis aux dispositions de l'art. 16 des statuts.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires les conventions faites, avec l'approbation de l'assemblée générale, entre la Compagnie de l'Est et la Société générale du Crédit mobilier, dans le but de faciliter les premiers versements sur les actions nouvelles.

OUEST. — Quatrième et dernier versement de 250 fr., à dater du 15 avril, sur les obligations émises le 26 juillet 1853.

L'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû depuis ce jour sur les versements non effectués avant le 1er mai.

La caisse sera ouverte de 10 à 3 heures, à la gare rue Saint-Lazare.

DIJON A BESANÇON. — Voir dans le corps du Journal les numéros d'actions qui n'ont pas encore satisfait aux versements appelés par les Compagnies. Le versement doit être effectué du 5 au 20 avril; à défaut duquel on procédera à l'application de l'art. 16 des statuts.

L'intérêt 5 0/0 doit être ajouté au montant des versements arriérés.

Versements : rue Taitbout, 52, Paris.
A Besançon, grande rue, 72.
Londres, chez M. Devaux et Ce.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 25 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18; à Bâle, chez M. Marcuard et Ce.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. — Tout porteur de promesse appartenant à la catégorie M est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr., complémentaires sur chaque titre, savoir : 300 fr. le 9 mars ou 500 fr. avant le 9 mai prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et, notamment, il perdra le droit aux lots.

*Coupures de 100 fr.* — La division des lots est désormais appliquée aux coupures de 100 fr., qui auront droit à un dixième du lot attribué à l'obligation de 1,000 fr., comme pour les coupures de 500 fr., qui ont droit à la moitié du lot attribué à l'obligation.

## SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

PARIS A ROUEN. — Souscription, rue d'Amsterdam, 11, à l'emprunt de 18 millions émis par la Compagnie.

Les obligations, émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1,250 fr., et produisent 50 fr. d'intérêts par an.

## PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

ORLÉANS. — Paiement depuis le 1er avril, 11, rue de la Chaussée d'Antin, du dividende 1853, y compris l'intérêt, fixé à 62 fr. 10 c., dont le solde restant à payer est de 32 fr. 10 c.

LYON. — MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur est payé, depuis le 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

ROUEN AU HAVRE. — Paiement du dividende de 12 fr. par action, depuis le 3 avril, rue d'Amsterdam, 11.

OUEST. — Depuis le 1er avril, paiement du coupon d'intérêt du 2e semestre 1853 et du dividende, total 16 fr. par action, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare.

ST-GERMAIN. — Paiement, depuis le 1er avril, du dividende de 20 fr., à la gare, rue Saint-Lazare.

MÉDITERRANÉE. — Emprunt de 60 millions 5 0/0.

Paiement du coupon d'intérêt de 12 fr. 50 le 1er avril, à Paris, rue Laffitte, 23.

Digitized by Google

On peut, en représentant les dix coupures du même numéro, échanger les coupures de 100 f. précédemment émises (avec l'attribution du lot entier au numéro de la coupure désigné par un tirage préliminaire entre les dix numéros qui composent l'obligation de 1,000 fr.) contre des coupures de 100 fr. à l'égard desquelles s'appliquera la division par dixième.

Un tirage spécial entre les dix numéros de coupures continuera à désigner, en ce qui concerne ces titres, le numéro de la coupure qui devra recueillir le lot entier attribué au numéro de l'obligation de 1,000 fr., sous lequel les dix coupures sont groupées.

Quant aux coupures d'obligations foncières de 100 francs à l'égard desquelles s'exerce la division des lots *par dixième*, elles auront droit, à chaque tirage des obligations du Crédit foncier de France, à

| | |
|---|---|
| Dix lots de. . . . . | 10,000 fr. |
| Vingt lots de. . . . | 5,000 |
| Dix lots de. . . . . | 2,000 |
| et Cinquante lots de. . | 500 |

En outre, chaque *coupure de cent francs*, sortie à ce tirage ou aux tirages postérieurs des obligations du Crédit foncier de France, sera remboursée à 120 fr.

Les tirages des obligations du Crédit foncier de France ont lieu tous les trois mois, les 22 mars, 22 juin, 22 décembre et 22 janvier de chaque année.

Le dividende, 10 fr. pour l'exercice 1853, ainsi que les 6 fr. d'intérêts, échéant le 31 mars 1854, sont payés (ensemble 16 fr. par action), depuis le 1er avril, dans les bureaux de la Compagnie.

Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement de coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux.
A Marseille, à la gare.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Depuis le 5 avril :
1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, 14 ;
2° A Londres, chez MM. Devaux et C°.
Paiement du deuxième semestre d'intérêt à raison de 5 0/0 par an sur la somme de 200 fr. versée par action.

MINES DE LA LOIRE. — Dès le 16 avril, paiement du dividende de 22 fr., solde du dividende de 1853, rue de la Victoire, 44, de 10 à 2 heures ; à Lyon, rue Lafont, 2.
Le coupon sera détaché après la bourse du 6 avril.

ANVERS A GAND. — Paiement du dividende de 1853, fixé à 13 fr., depuis le 15 mars, 34, rue de Provence.

## ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

ST-ÉTIENNE A LYON. — Depuis le 15 mars, les bureaux de l'Agence centrale sont transportés place Vendôme, 15 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, antérieures au 1er janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie, le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854.

Pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu, on est prié de retirer les bons de délivrance.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions, chez MM. Leroy, de Chabrol et C°, banquiers, rue Lepelletier, 16, depuis le 27 mars, de dix à quatre heures.

## AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6 201 — 6,203—6,210—6,213—6,225 — 6,230 — 6,231 — 6,232—6,234—6,236 — 6,240 — 6,242 — 6,243 — 6,251—6,266—6,269—6,271 — 6,273 — 6,279 — 6,281—6,283—6,291 — 6,293 — 6,295 — 6,297 — 6,299, et celles de l'emprunt de 1847 portant les numéros 1,002 — 1,008 — 1,015— 1,017 — 1,019—1,023—1,035—1,047 — 1,038 — 1,042 — 1,061—1,064—1,083, tirées le 24 février, sont remboursées depuis le 1er mars à 1,250 fr., rue d'Amsterdam, 11, de dix à trois heures.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE — Les numéros de 80 obligations de 1er ordre et des 40 obligations de 2e ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 28 mars 1854, sont remboursées au pair depuis le 1er avril, 15, place Vendôme.

1er ordre. — Série 49, n° 961 à 980 inclus. — Série 144, n° 2,861 à 2,880. — Série 25, n° 481 à 500. — Série 34, n° 661 à 680. En tout 80 obligations.

2e ordre. — Série 45, n° 881 à 900 inclus. — Série 6, n° 101 à 120. Total 40 obligations.

CRÉDIT FONCIER. — Voir, dans le corps du journal, les numéros du 5e tirage du 22 mars.

C. DEVINA.

---

## Société des Ingénieurs civils.

*Séance du 17 mars 1854.*

Présidence de M. VUIGNER, président.

Il est donné lecture d'une note de M. Regnault, membre de la Société, sur un nouvel appareil télégraphique qu'il a imaginé pour assurer la marche des trains, principalement sur les chemins de fer à une voie.

L'appareil, qui paraît remplir ces conditions, et que nous allons décrire, doit être considéré comme un tableau indiquant d'une manière permanente l'absence ou la présence d'un ou de plusieurs trains en mouvement sur la ligne. Il est ajouté aux appareils actuellement en usage, non pas pour les suppléer, mais bien plutôt pour les compléter et pour indiquer en dehors du bureau du télégraphe, à tous les employés d'une même station, les mouvements des trains, et, par conséquent, rendre en quelque sorte tous les agents solidaires des ordres donnés pour lancer ou arrêter un train.

Les moyens de communication que fournit la télégraphie électrique sont arrivés aujourd'hui à un assez grand degré de perfection pour qu'il soit possible de les appliquer avec des chances à peu près certaines de succès à éviter la rencontre des trains marchant en sens opposé sur un chemin de fer à une seule voie.

L'emploi que l'on a fait jusqu'ici de la télégraphie électrique n'a pas encore résolu le problème : d'abord, parce que les appareils affectés à cet usage n'ont point été réduits à leur plus grande simplicité, ensuite parce que la communication par phrases écrites est sujette à la double erreur que peuvent commettre l'employé qui expédie la dépêche et celui qui la reçoit, enfin parce que les appareils dont on se sert ne laissent pas de trace permanente de la dépêche qui a été transmise.

Pour faire comprendre l'usage de ce nouvel appareil, supposons un chemin de fer à une seule voie, d'une longueur quelconque ; divisons-le en zones séparées les unes des autres par une distance de 20 kilomètres environ, et proposons-nous de trouver un moyen simple, à l'usage de l'homme même le moins lettré, d'indiquer la présence d'un train marchant dans un sens quelconque par un appareil qui conservera d'une manière permanente, et pendant tout le temps que le train emploiera à parcourir l'espace qui sépare deux stations télégraphiques, l'indication première qui a été donnée.

Supposons, par exemple, deux stations A et B d'un chemin de fer à une seule voie. Dans ces deux stations, deux indicateurs, *a*, *b*, sont mis en communication au moyen d'un courant électrique.

**Lorsque la voie est libre entre les deux stations A et B, les aiguilles des indicateurs *a b*, conservent une position verticale.**

Avant de lancer un train sur la station B, l'agent en A, fermant le circuit du courant électrique, par un procédé qui sera indiqué plus tard, fait incliner à droite les aiguilles n°1 des indicateurs *a* et *b* ; dès lors la station B, vers laquelle s'avance le train, a devant les yeux, pendant tout le temps de sa marche ou de ses arrêts sur la portion de ligne comprise entre A et B, un signe permanent, visible pour tous, que la voie est occupée. Quand ce même train est arrivé à la station B, le chef de cette station coupe le courant au moyen d'un commutateur, et les aiguilles n° 1 des indicateurs *a* et *b* reprennent leur position verticale, et alors on sait en A et en B qu'entre ces deux points la voie est libre.

Si cinq, dix ou quinze minutes après le départ d'un premier train de la station A, on veut en expédier un second, marchant dans le même sens que le premier, il suffit d'avoir une seconde aiguille n° 2 dans les indicateurs *a* et *b* qui représente le mouvement du deuxième train, comme l'aiguille n° 1 représente celui du premier.

Par conséquent, si après l'arrivée du premier train, l'agent B oubliait qu'il doit attendre un second train avant d'en expédier un lui-même en sens contraire, c'est-à-dire de B en A, le nouvel indicateur le lui rappellerait en lui faisant voir l'aiguille n° 2 inclinée à droite. Ce que nous venons de dire des rapports télégraphiques établis entre la station A et la station

Digitized by Google

B s'applique à ceux qui existent entre la station B et la station suivante C, et ainsi de suite.

Ce qu'il importe de remarquer, c'est que toute station intermédiaire est pourvue de deux appareils, le premier communiquant avec la station précédente et le deuxième avec la station suivante. Chaque station peut donc, au moyen de cet appareil, transmettre l'annonce du départ de deux trains successifs, marchant dans le même sens, vers la station de droite et de deux autres trains successifs, marchant dans le même sens, mais se dirigeant vers la station de gauche. La seule inspection des aiguilles des indicateurs fait voir dans les trois stations consécutives qu'entre ces trois points la voie est libre ou occupée, et de plus dans quel sens les trains sont en mouvement, car l'inclinaison des aiguilles est toujours dans le même sens que la marche des trains.

Au moment de l'inclinaison des aiguilles, il se fait entendre dans la station que l'on veut avertir une sonnerie qui éveille l'attention du stationnaire, et le met en garde contre les trains à grande ou à moyenne vitesse qui peuvent stationner chez lui, ou passer la station sans s'y arrêter.

Il est bien entendu dès lors que pour les trains à grande vitesse qui ne doivent pas s'arrêter, chaque stationnaire devant lequel ils passent doit prendre toutes les mesures nécessaires pour les arrêter en temps utile si les aiguilles de son second indicateur lui annoncent la marche d'un train vers la station en sens contraire du premier.

Examinons maintenant l'appareil dont nous venons d'expliquer le jeu.

L'*indicateur* est fondé sur la propriété que possède un courant électrique de dévier de sa position une aiguille aimantée. Dans cet appareil on emploie deux galvanomètres verticaux posés à une petite distance l'un de l'autre. L'une des aiguilles de chaque galvanomètre est placée en avant du cadran, et l'autre passe dans l'intérieur de la bobine qui porte les fils multiplicateurs du courant électrique.

Lorsque l'on fait passer un courant électrique dans le fil de la bobine, l'aiguille aimantée s'incline dans un sens, et si l'on renverse la direction du courant, l'aiguille aimantée est déviée dans le sens opposé.

Le *manipulateur* est basé sur la propriété qu'a le fer de s'aimanter instantanément, quand un courant électrique traverse le fil qui l'entoure, et de perdre cette aimantation lorsque le courant est interrompu.

Cet appareil est composé de deux électro-aimants, dont les armatures mobiles établissent à volonté la communication de la ligne avec la pile ou avec la terre, suivant qu'elles touchent avec un des deux contacts qui limitent leur course.

Lorsque les armatures sont éloignées des électro-aimants, les fils de la ligne sont en communication avec la terre; mais lorsque l'une d'elles est approchée des pôles de l'électro-aimant, elle ferme le circuit de la pile, et le courant, en passant dans le fil qui enveloppe l'électro-aimant, aimante ce dernier, qui maintient alors l'armature dans cette position.

Le circuit de la pile étant établi par l'armature de l'électro-aimant, le courant passe dans les bobines et sur la ligne, et les aiguilles des indicateurs sont déviées de la position verticale.

Il suffit donc, pour annoncer le départ d'un train, de pousser à la main l'armature de l'électro-aimant pour établir le circuit de la pile, et pour en signaler l'arrivée, de couper le courant un instant par un renversement du commutateur pour faire cesser l'aimantation de l'électro-aimant, et permettre ainsi à l'armature de se déplacer par l'effet du ressort qui tend à l'éloigner du contact, et d'interrompre ainsi toute communication avec la pile.

Ainsi, l'appareil est uniquement composé d'*électro-aimants*, de *galvanomètres* et de *commutateurs*; tout mécanisme d'horlogerie en est rigoureusement exclu.

En résumé, le stationnaire A met à la main l'armature en contact, et dès lors, le courant, passant dans le galvanomètre, fait dévier les aiguilles, et c'est le stationnaire B qui, au moyen de son commutateur, éloigne cette même armature dans la station A, et, par conséquent, interrompt le courant, ce qui permet de suite aux aiguilles de reprendre leur position verticale.

De plus, la déviation des aiguilles des indicateurs est toujours dans la direction de la marche des trains, et n'est pas laissée à la volonté de l'employé; le sens de la déviation est absolu et dépend uniquement du pôle de la pile qui est en communication avec l'appareil.

Les sonneries, les relais et les commutateurs sont, du reste, semblables à ceux employés dans la télégraphie *ordinaire*.

M. REGNAULT donne quelques explications verbales qui lui sont demandées, sur l'inconvénient qui pourrait résulter de la rupture du fil télégraphique entre deux stations, inconvénient qui aurait pour résultat de laisser sur un des cadrans une indication qui ne se trouverait pas reproduite sur l'autre, et qui, par conséquent, pourrait faire engager deux trains sur la même voie. M. Regnault répond qu'il suffit, pour faire disparaître ce danger, de mettre les piles au point où doit parvenir la dépêche au lieu de la mettre au point de départ.

M. LE PRÉSIDENT annonce que la Compagnie de Strasbourg va demander au gouvernement l'autorisation nécessaire pour faire des essais sur les appareils télégraphiques, et qu'il y a lieu d'espérer qu'on arrivera à des solutions qui intéressent si vivement l'exploitation des chemins de fer à simple voie.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du programme sur les accidents de chemins de fer.

On fait remarquer qu'il serait bon d'écarter de la discussion tout ce qui dans ce programme serait en dehors des questions techniques. C'est, du reste, ainsi que la question avait été posée à l'origine; on demande qu'on y revienne et qu'on fasse un choix de questions qui devront être soumises à l'examen.

UN MEMBRE entre dans quelques détails à ce sujet, et cette opinion étant approuvée, il est décidé que la discussion aura lieu dans la prochaine séance.

UN MEMBRE attire l'attention de la Société sur le choix de l'endroit où l'on doit faire une prise d'eau dans les rivières pour l'alimentation des chaudières.

Ainsi, il a remarqué que les puits où viennent aboutir les tuyaux de prise d'eau sont creusés trop près des bords de la rivière, et alors ce n'est pas l'eau de cette rivière qu'on y recueille, mais presque toujours les eaux du rivage qui viennent s'y rendre.

Ces eaux sont ordinairement très-impures; ainsi sur les bords de la Seine, à Ivry, on a recueilli des eaux qui contenaient jusqu'à un kilogramme de matière par mètre cube.

Il faut donc éloigner les puits le plus possible des bords et rendre le cuvelage aussi étanche que possible, afin d'éviter les infiltrations. Pour atteindre ce but, on fait en général le cuvelage en fonte.

On rappelle à ce sujet que MM. Thomas et Laurens, dans une conduite d'eau très-longue et sujette à des jonctions, dans le but d'éviter les aspirations d'air et d'eau impures qui traversaient les tuyaux, les avaient enveloppés d'une espèce de manchon en béton, laissant entre les deux un intervalle de 2 à 3 centimètres dans lequel on faisait couler de l'eau provenant de la rivière.

De cette façon, quand il se déclarait une fuite, jamais on n'aspirait ni air ni eau impures.

UN AUTRE MEMBRE donne quelques renseignements sur l'accumulation des neiges qui ont arrêté la circulation sur le chemin de Strasbourg. On a observé que l'encombrement n'a jamais eu lieu dans les grandes tranchées; il ne s'est manifesté que dans les tranchées de 3 à 4 mètres et à leur entrée. — Il y a eu aussi encombrement sur des remblais situés en plaine.

Pour éviter les accumulations de neige, on avait essayé des espèces de paravents de 1m,30 à 1m,50 de haut, faits de palissades espacées, et on a remarqué que leur effet était de produire une accumulation en avant des obstacles. — Enfin, on a remarqué que, partout où il y avait des plantations assez hautes, il n'y avait pas d'accumulation : aussi a-t-on décidé que, sur les points où d'ordinaire les vents chassent la neige, on établirait un rideau de plantations pour briser les courants.

L'accumulation des neiges sur le chemin de Strasbourg s'est élevée pendant l'année 1853 à 300,000mc, et a coûté 30,000 fr. d'enlèvement, et en 1854, à 1,200,000mc, et a coûté 90,000 fr. d'enlèvement.

On a observé sur les chemins d'Alsace les mêmes phénomènes que ceux observés sur la ligne de Strasbourg.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

## Forges.

### SAINT-DIZIER.

Bien qu'on s'attendit à la guerre et que depuis longtemps on dût y être préparé, l'effet des dernières nouvelles politiques s'est fait vivement ressentir. Comme dans tout moment de crise, les affaires ont été suspendues tout à coup, et les quelques marchés que nous pourrons citer sont antérieurs à dimanche. Les correspondances que nous recevons d'ailleurs sur la situation de divers groupes reflètent pleinement la nôtre. La métallurgie est arrêtée dans son élan ; elle le reprendrait vite si l'avenir se dessinait heureusement pour les puissances alliées ; car, remarquons que malgré la prévision des événements aujourd'hui accomplis, le mouvement de nos exportations et de nos importations n'a pas un instant souffert, et que les avis des marchés étrangers, tant en Angleterre qu'en Belgique, n'ont pas cessé d'être favorables.

Depuis plus de deux mois, le marché de la fonte a été continuellement actif, et jusqu'à ces jours derniers, sans tenir compte des circonstances difficiles, on a conclu de nouvelles affaires ; des contrats de vente à long terme ont été passés à 150 et 152 fr. 50; pour la livraison immédiate, le prix a été de 150 fr., avec l'obligation de ne pas employer le coke.

Digitized by Google

La fonte pour fusion maintient toujours son prix de 192 fr. 50, à Saint-Dizier.

Les forges-laminoirs continuent à soutenir leurs fers à 330 fr. à Saint-Dizier et 340 fr. à Paris. La demande est faible, mais les producteurs sont convaincus que, même avec la baisse, ils ne feraient pas augmenter les commandes dans ce moment où les marchands ne prennent qu'au jour le jour. Ce qui a déterminé cette fermeté, nous l'avons dit, c'est que les fers laminés de fonte au bois auront pour ainsi dire à eux seuls la vente courante.

Les fers battus à la houille sont encore cotés 335 fr. Les fers battus au bois et les fils de fer ont une vente nulle. On a vendu une petite partie de machine à 155 fr., rendu à Paris.

— On nous apprend à l'instant l'acceptation, par une forge du Nord, d'un marché de fonte à 160 fr., livraison immédiate.

O. Sauvique.

(*L'Ancre, de Saint-Dizier.*)

## Compagnie générale des Eaux.

Le *Courrier de Lyon* nous transmet d'intéressants détails sur les travaux que la Compagnie générale des Eaux fait exécuter à Lyon, sous l'habile direction de M. l'ingénieur Aristide Dumont. La galerie de filtration destinée à fournir l'eau potable, et qui a 150 mètres de développement sur 5 de large, est creusée dans presque toute son étendue à 3 mètres de profondeur au-dessous de l'étiage. Les parois de cette galerie sont formés par un massif en béton de 1 mètre et demi d'épaisseur.

L'usine aura la façade tournée au nord sur le chemin qui longe le Rhône; c'est dans cette partie que seront placées les trois machines à vapeur de la force de 200 chevaux chacune. Au-dessus du faubourg de Bresse et en regard de l'usine les travaux pour le creusement du premier réservoir se poursuivent avec activité. Ce bassin sera placé à 45 mètres au-dessous des basses eaux du Rhône.

Enfin, les canaux souterrains construits d'après le système ovoïde appliqué à Paris vont être entrepris sur une longueur de 20,000 mètres.

Le *Courrier de Lyon* ajoute que la Compagnie générale des Eaux ne se contente pas de poursuivre avec autant de zèle que d'intelligence les travaux de Lyon, et qu'elle vient de traiter pour la distribution des eaux de Nantes, par un traité qui sera soumis à l'assemblée générale qui doit avoir lieu le 29 du mois courant. On annonce aussi, dit le même journal, que la Compagnie doit proposer à ses actionnaires la libération des actions à 125 fr.

Nous nous proposons d'examiner, dans notre prochain numéro, s'il ne serait pas convenable de renoncer, en raison des circonstances, à toute extension nouvelle des affaires sociales, afin de libérer les actions de 100 fr.

Ad. Blaise (des Vosges).

D'après un traité récent conclu entre la France et la Belgique, les machines et mécaniques d'origine belge, importées en France par la frontière limitrophe, seront affranchies de la surtaxe établie en 1816. — Les navires français jouiront, à l'importation, du régime accordé aux navires anglais, tant pour ce qui concerne le droit de pavillon que pour ce qui regarde le droit de tonnage. — Tous droits de sortie sur les charbons de bois importés en France sont supprimés. — Un droit de 1 0/0 est établi sur la pyrite de fer à sa sortie du territoire belge. — Les droits sur les houilles et les fontes resteront les mêmes.

Le traité sera ratifié dans les deux mois qui suivront la convention, et restera en vigueur pendant cinq ans. L'Empereur se réserve la faculté d'élever son tarif de douanes à l'égard de la houille et de la fonte, si un grand intérêt national et des circonstances de force majeure le commandaient.

## Chemin de fer d'Orléans.

Nous publions plus loin l'avis par lequel la Compagnie d'Orléans annonce l'ouverture de la souscription à une nouvelle série d'obligations. Cet emprunt, comme le précédent qui a été émis en octobre 1852, est destiné à l'exécution des prolongements qui doivent compléter le réseau de la Compagnie.

Les nouvelles obligations sont émises dans des conditions exactement semblables à celles de l'emprunt de 1852. L'intérêt annuel sera de 15 fr.; le remboursement s'effectuera à 500 fr. pendant la durée de la concession.

Le prix d'émission a été fixé à 275 fr.

Comme la jouissance court à partir du 1er janvier dernier, et que les souscripteurs auront la faculté d'escompter les versements à raison de 4 0/0 l'an, ce prix d'émission se trouve en réalité réduit, par cette double combinaison, de 9 fr. 75 c., c'est-à-dire à 265 fr. 25 c., et dès-lors le revenu afférent aux nouveaux titres est de 5.65 0/0; à quoi il convient d'ajouter l'avantage qui résulte de la prime du remboursement à 500 fr.

Ces conditions sont assurément excellentes : elles s'expliquent par ce fait que le nouvel emprunt est réservé par préférence aux actionnaires de la Compagnie d'Orléans.

La souscription sera ouverte lundi prochain 10 avril, et close le 19 courant à six heures du soir.

## Correspondance.

M. F. de W., à Schaffouse. — N° 1, non. — N° 2, Genève. — N° 3 Est. — N° 4, des actions.

M. A. R. — N° 1, 15 0/0. — N° 2, libéré. — N° 3, merci. — N° 4, non. — N° 5, oui. — N° 6, attendez.

M. E. G., à Nancy. — N° 1, 1er juillet. — N° 2, affaire passable. — N° 3, on l'espère. — N° 4, oui.

M. C. B., à Saint-Cyr. — Nos 1 et 2, Orléans, Strasbourg. — Votre appréciation est erronée, car il faut, pour juger les différences de recettes kilométriques, les comparer avec les dépenses d'établissement par kilomètres.

M. N. J. — N° 1, aux cours actuels, excellentes. — N° 2, oui. — N° 3, non.

M. ***. — N° 1, oui, mais modérément. — N° 2, attendre. — N° 3, oui.

M. T. R. — N° 1, bonne valeur et attendre. — N° 2, mauvaise valeur.

M. M., à Bordeaux. — N° 1, comme placement, le cours des valeurs offre de grands avantages. — N° 2, Orléans, Strasbourg, Lyon, Nord, Méditerranée. — N° 3, les événements. — N° 4, excellent; non. — N° 5, valeur de spéculation dans laquelle il ne faut entrer qu'avec réserve.

M. P. P. L. — L'arbitrage fait dans une proportion très-modérée serait avantageux. — Oui.

M. P. M. — N° 1, excellent. — N° 2, vendez. — N° 3, achetez. — N° 4, oui. — N° 5, non. — N° 6, conservez.

M. L. V., à Bruxelles. — A, affaire sans clientèle et sans marché, à la merci de quelques spéculateurs; du reste, cette affaire est médiocre. — B, oui. — C, on l'espère. — D, non, cette année. — E, des exécutions. — F, non.

M. C. C. C. — N° 1, oui; les recettes. — N° 2, 25 fr. et juillet. — N° 3, juillet; 400 fr.

M. G. P., à Lille. — N° 1, oui. — N° 2, l'échange aura lieu probablement après l'assemblée. — N° 3, oui. — N° 4, bonne comme spéculation. — N° 5, attendre. — N° 6, très-médiocre. — N° 7, avenir. — N° 8, attendre. — Nos 9 et 10, mauvais.

M. P. C., à Avignon. — N° 1, l'avenir est médiocre. — N° 2, jamais. — N° 3, oui. — N° 4, excellent.

M. M., à Paris. — N° 1, non. — N° 2, oui.

M. T. C., à N. — N° 1, au cours actuel, il faut attendre avant de les réaliser, mais profiter ensuite d'un fort mouvement de hausse pour écouler cette valeur. — N° 2, conservez. — N° 3, Mobilier, Est nouveau.

M. E. D. P., à Rouen. — Vous serez remboursé à 500 fr. et recevrez une action de jouissance vous donnant droit à tout le revenu excédant 15 fr. par action.

M. H. C., à C. — Nos 1 et 2, oui, elles sont libérées malheureusement. — N° 3, s'abstenir.

M. K. K. — N° 1, le 29 avril, — N° 2, oui. — N° 3, probablement. — N° 4, à des exécutions. — N° 5, oui.

M. J. de M., à Noyon. — Nos 1, 2 et 3, oui. — N° 4, Midi.

M. A. Z. — Nous ne pouvons traiter publiquement cette question; il y aurait plus d'inconvénient que de probabilité de succès.

M. G., à Paris. — N° 1, arbitrage mauvais. — N° 2, mauvaise opération. — N° 3, 400 fr. en juillet prochain. — N° 4, non pas très-prochainement.

M. P. F., à Limoges. — N° 1, lisez le numéro de ce jour. — N° 2, oui, opérez. — N° 3, dans ce moment, non. — N° 4, oui.

M. B., à Sablé. — N° 1, attendre. — N° 2, Strasbourg, Orléans, Lyon, Nord, Méditerranée. — N° 3, le 20 avril — N° 4, environ 15 0/0. — N° 5, c'est remis indéfiniment. — N° 6, cela est impossible.

M. A. C., à Saint-Josse. — N° 1, pour 1853, 40 fr., tout compris; pour 1854, impossible d'assurer : cette valeur échappe à tout examen de cette nature. — N° 2, des exécutions. — N° 3, oui, quand on est très-riche. — N° 4, oui, mais dans un avenir très-éloigné. — N° 5, oui.

M. D. A., à Lille. — En décembre.

M. F. S., à Lyon. — N° 1, environ 75 à 80 fr. — N° 2, environ 30 à 35 fr. — N° 3, non, car vous établissez pour 1855 un chiffre de 755 fr. qui ne se réalisera pas. — N° 4, Orléans, Strasbourg, ancien et nouveau. — Méditerranée, Lyon, Nord.

Digitized by Google

## COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

# COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES DE L'EXPLOITATION

**du 1er septembre 1853 au 28 février 1853 et du 1er septembre 1852 au 28 février 1854.**

## RECETTES.

| | Du 1er septemb. 1852 au 28 février 1853. | Du 1er septemb. 1853 au 28 février 1854. | AUGMENTATION sur le semestre 1852-1853 | DIMINUTION sur le semestre 1852-1853 |
|---|---|---|---|---|
| | Voyageurs. | Voyageurs. | Voyageurs. | |
| **SERVICE DE LA GRANDE VITESSE.** | 284,905 » | 308,691 » | 23,786 » | » » |
| Voyageurs | 776,815 80 | 862,400 50 | 85,584 70 | » » |
| Recettes supplémentaires | 4,660 15 | 4,890 45 | 230 30 | » » |
| Bagages (excédant) | 37,746 90 | 37,010 10 | » » | 736 80 |
| Marchandises | 184,130 30 | 192,519 10 | 8,388 80 | » » |
| Voitures et bestiaux | 5,053 60 | 5,480 40 | 426 80 | » » |
| Trains spéciaux | » » | 2,916 70 | 2,916 70 | » » |
| Service de la poste | 47,816 25 | 47,816 25 | » » | » » |
| Factage et magasinage | 724 85 | 4,911 65 | 4,186 80 | » » |
| Total de la grande vitesse | 1,056,947 85 | 1,157,945 15 | 101,734 10 | 736 80 |
| A déduire | | | 736 80 | » » |
| Reste | | | 100,997 30 | » » |
| | Tonnes. | Tonnes. | Tonnes. | |
| **SERVICE DE LA PETITE VITESSE.** | 170,533 » | 233,949 » | 63,416 » | » » |
| Marchandises | 891,830 95 | 1,337,978 90 | 446,148 95 | » » |
| Voitures et bestiaux | 4,561 » | 7,032 25 | 2,471 25 | » » |
| Magasinage | 6,891 75 | 3,954 50 | » » | 2,937 25 |
| Total de la petite vitesse | 903,292 70 | 1,348,975 65 | 448,620 20 | 2,937 55 |
| A déduire | | | 2,937 25 | » » |
| Reste | | | 445,682 95 | » » |
| **RECETTES DIVERSES.** | | | | |
| Intérêts pour l'usage du matériel roulant sur la ligne de Dieppe | 15,327 27 | 6,098 51 | » » | 9,228 74 |
| Intérêts des fonds disponib.— Recettes diverses | 47,762 24 | 40,191 19 | » » | 7,571 05 |
| Total des recettes diverses | 63,089 51 | 46,289 72 | » » | 16,799 79 |
| Total général des recettes | 2,023,330 06 | 2,553,210 52 | 50 ,354 30 | 20,473 84 |
| A déduire | | | 20,473 84 | » » |
| Reste | | | 529,880 46 | » » |

## DÉPENSES.

| CHARGES DE L'EXPLOITATION. | Du 1er septemb. 1852 au 28 février 1853. | Du 1er septemb. 1853 au 28 février 1854. | AUGMENTATION sur le semestre 1852-1853 | DIMINUTION sur le semestre 1852-1853 |
|---|---|---|---|---|
| Intérêts du prêt de l'État | 150,000 » | 150,000 » | » » | » » |
| Intérêts et remboursement des emprunts | 546,132 34 | 546,310 » | 177 66 | » » |
| Intérêts divers | 1 607 12 | 1,484 71 | » » | 122 41 |
| Loyers | 20,351 35 | 20,375 85 | 24 50 | » » |
| Total des charges de l'exploitation | 718,090 81 | 718,170 56 | 202 16 | 122 41 |
| A déduire | | | 122 41 | |
| Reste | | | 79 75 | » » |
| **IMPOTS ET SURVEILLANCE DE L'ÉTAT.** | | | | |
| Impôt du dixième | 27,069 01 | 30,051 15 | 2,982 14 | » » |
| Droit de licence et permis | 231 33 | 497 05 | 265 72 | » » |
| Contributions et patentes | 14 877 09 | 12,210 90 | » » | 2,666 19 |
| Frais de police et de surveillance | 3,600 » | 7,100 » | 3,500 » | » » |
| Total des impôts et frais de surveillance de l'État | 45,777 43 | 49,859 10 | 6,747 86 | 2,666 19 |
| A déduire | | | 2,656 19 | |
| Reste | | | 4,081 67 | |
| **DÉPENSES PROPREMENT DITES DE L'EXPLOITATION.** | | | | |
| Administration | 32,500 » | 20,511 » | » » | 11,989 » |
| Personnel | 226,309 90 | 277,517 19 | 51,207 89 | » » |
| Entretien de la voie, des terrassem. et trav. d'art | 94 932 50 | 123,715 53 | 28,783 03 | » » |
| Entretien des bâtiments | 18,839 21 | 14,071 89 | » » | 4,767 32 |
| Traction | 299,541 70 | 396,182 96 | 96,641 26 | » » |
| Entretien du matériel roulant | 84,104 93 | 120,592 81 | 36,487 88 | » » |
| Entretien du petit matériel et du mobilier | 8,019 34 | 12,670 99 | 4 651 65 | » » |
| Eclairage | 18,250 07 | 21,938 48 | 3,678 41 | » » |
| Chauffage | 4,541 78 | 6,258 91 | 1,717 13 | » » |
| Imprimerie | 9 629 78 | 10,058 81 | 429 03 | » » |
| Papeterie | 2,613 15 | 3 350 65 | 737 50 | » » |
| Habillement et équipement | 7,419 85 | 7,971 78 | 551 93 | » » |
| Frais et articles divers | 2,189 49 | 3,901 46 | 1,714 97 | » » |
| Subventions | 17,800 75 | 24,477 55 | 6,676 80 | » » |
| Octrois | 3,186 30 | 4,909 95 | 1,723 65 | » » |
| Indemnités pour perte d'effets et avaries | 2,739 10 | 8,053 99 | 5,314 89 | » » |
| Assurances | 7,416 55 | 7 809 37 | 392 82 | » » |
| Frais judiciaires | 2,658 65 | 1,726 78 | » » | 931 87 |
| Frais généraux | 8 359 50 | 31,295 38 | 22 935 98 | » » |
| Caisse de prévoyance | 5,881 95 | 6,052 40 | 170 45 | » » |
| Total des dépenses proprem. dites de l'exploitat. | 850,934 40 | 1,103,011 43 | 263,765 27 | 17,688 19 |
| A déduire | | | 17,688 19 | » » |
| Reste | | | 246,077 08 | » » |
| Total gén. des charges, impôts et dép. de l'expl. | 1,020,802 64 | 1,871,041 14 | 270,715 29 | 20,476 79 |
| A déduire | | | 20,476 79 | » » |
| Reste | | | 250,238 50 | » » |

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 26 mars au 1er avril 1854.

| | |
|---|---|
| 77,978 voyageurs | 264,006 70 |
| Bagages, marchandises, etc | 457,207 40 |
| Total | 722,214 10 |

Semaine correspondante de 1853.

| | |
|---|---|
| 81,042 voyageurs | 288,550 15 |
| Bagages, marchandises, etc | 346,492 60 |
| Produit total | 635,042 75 |

Recette totale du 1er janvier au 1er avril.

| | |
|---|---|
| 1854 | 8,691,155 76 |
| 1853 | 7,368,728 05 |
| Différence | 1,322,427 71 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 26 mars au 1er avril 1854.

| | |
|---|---|
| 16,274 voyageurs | 81,405 50 |
| Bagages, marchandises, etc | 113,749 25 |
| Total de la semaine | 194,254 75 |
| Total de l'exercice courant | 2,574,070 20 |
| Semaine correspondante de 1853 | 192 090 80 |
| Exercice correspondant de 1853 | 2,237,073 90 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 26 mars au 1er avril 1854.

| | |
|---|---|
| 11,109 voyageurs | 32,218 75 |
| Bagages, marchandises, etc | 53,957 05 |
| Total de la semaine | 86,165 80 |
| Total de l'exercice courant | 409,455 70 |
| Semaine correspondante de 1853 | 79,850 45 |
| Total de l'exercice correspondant | 336,322 35 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 26 mars au 1er avril 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 34,722 voyageurs | 190,977 90 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand | 202,019 60 |
| Total de la semaine | 392,997 50 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 4,148,121 10 |
| Total | 4,541,118 60 |
| Semaine correspondante de 1853 | 366,204 15 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 3,903,270 35 |
| Total de l'exercice correspondant | 4,269,564 70 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 20 au 26 mars 1854.

| | |
|---|---|
| 12,774 voyageurs | 27,489 60 |
| Messageries, bagages, marchandises | 33,355 27 |
| Total | 60,844 87 |
| Semaine correspondante de 1853 | 49,688 67 |
| Recette totale du 1er janv. au 26 mars 1854 | 690,318 81 |
| — 1853 | 568,021 86 |
| Différence en faveur de 1854 | 122,296 95 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 26 mars au 1er avril 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 310,149 41 |
| Bagages, marchandises, etc | 475 074 49 |
| Total | 785,223 90 |
| Semaine correspondante de 1853 | 637,278 70 |
| Différence en faveur de 1854 | 147,945 20 |
| Recettes du 1er janvier au 1er avril | 9,511,263 90 |
| Recette correspondante de 1853 | 7,207,450 85 |
| Différence en faveur de 1854 | 2,303,813 05 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 13e semaine.

Du 26 mars au 1er avril 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 189,644 50 |
| Marchandises | 357,136 18 |
| Total de la semaine | 546,780 68 |
| Recettes antérieures | 5,822,450 35 |
| Total général | 6,369,231 03 |
| 13e semaine de 1854 | 546,780 68 |
| Semaine correspondante de 1853 | 437,603 03 |
| Différence en faveur de 1854 | 109,177 65 |
| Exercice 1854 | 6,369,231 03 |
| Id. 1853 | 4,698,583 04 |
| Différence en faveur de 1854 | 1,670,647 99 |

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 26 mars au 1er avril 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 11,420 20 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 27,323 57 |
| Total | 38,743 77 |
| Recettes antérieures | 352,199 07 |
| Total | 390,942 84 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 27 mars au 2 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 9,739 voyageurs (gr. vitesse (Petite vitesse) | 41,725 80 38,167 67 |
| Total | 79,893 47 |
| Rive droite. — 35,026 voyageurs | 30,521 45 |
| Rive gauche — 20,230 voyageurs | 13,421 95 |
| Total | 125,836 87 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 66,095 75 |
| Rive droite | 28,895 30 |
| Rive gauche | 14,391 65 |
| Total | 109,382 70 |

Recette totale du 1er janvier au 2 avril 1854 :

| | |
|---|---|
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 1,424,387 03 |
| *Idem.* — 1853 | 1,187,929 50 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 19 au 25 mars 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 76,241 25 |
| Bagages et marchandises | 127,118 35 |
| Total de la semaine | 203,350 60 |
| Semaine correspondante de 1853 | 140,568 75 |
| Augmentation | 62,700 85 |
| Total des recettes, à partir du 1er janvier | 2,163,456 07 |
| Recette correspondante de 1853 | 1,682,994 40 |
| Augmentation | 480,451 67 |

## Chemin de fer d'Orsay.

Mois de mars 1854.

| | Voyag. | Recettes. | Bag. Messag. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| 1854 | 39,032 | 18,068 05 | 454 40 | 18,522 45 |
| 1853 | 31,130 | 14,615 40 | 266 55 | 14,881 95 |
| En faveur de 1854 | 7,902 | 3,452 65 | 187 85 | 3,640 50 |

## Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de mars 1854.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 155,890. | Recettes. | 104,126 35 |
| Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest | | | 81,896 50 |
| Total | | | 186,022 85 |

Mars 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 143,380 | Recettes | 153,383 23 |
| Différence en faveur de 1854 | | | 32,639 62 |

COMPARAISON :

| | |
|---|---|
| Les trois mois de 1854 ont donné | 483,787 50 |
| La même période de 1853 a donné | 414,851 88 |
| Différence en faveur de 1854 | 68,935 62 |

## Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de février.

| | 1854. | 1853. | 1852. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 24,097 50 | 20,765 50 | 21,729 91 |
| Bagages | 451 38 | 387 04 | 402 74 |
| Bétail | 908 70 | 1,132 60 | 759 70 |
| Marchandises | 17,757 10 | 15,412 49 | 15,321 85 |
| | 43,214 77 | 37,697 63 | 38,214 20 |

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de février 1854 de fr. 5,517 14 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 5,000 57 sur 1852.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ROUEN.

Le public est appelé à souscrire au siége de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, rue d'Amsterdam, n° 11, à l'emprunt de 18 millions émis par cette Compagnie.

Les obligations émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1,250 fr., et produisent un intérêt de 50 fr. par an.

---

CHEMINS DE FER DE

## DIEPPE ET DE FÉCAMP

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 38 des statuts, aura lieu le samedi 8 avril 1854, à 3 heures de l'après-midi, au siége de la Société, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires propriétaires de 20 actions au moins, soit en titres, soit en certificats de dépôt, qui désireront assister à l'assemblée générale devront, aux termes de l'art. 50 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 25 mars courant, de 10 à 3 heures, pour retirer leur carte d'admission, en produisant leurs titres nominatifs ou en déposant les titres au porteur.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

---

## DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 34 des statuts, aura lieu le samedi 29 avril 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 39 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 22 avril prochain, de dix heures à trois heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, en déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

*Le Président du Conseil d'administration,*

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

---

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'émission du 26 juillet 1853, que le quatrième et dernier versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 avril courant.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû, depuis ce jour, sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er mai prochain.

La caisse sera ouverte de dix à trois heures, dans les bureaux de l'administration, rue Saint-Lazare, n° 124.

---

CHEMIN DE FER

## DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont informés que le dividende de 12 fr. par action, fixé par l'assemblée générale des actionnaires du 30 mars 1854, est payable, à partir du 3 avril courant, de 10 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Les coupons doivent être déposés à l'administration; ils ne peuvent être envoyés par correspondance.

Par ordre du Conseil :

*Le Chef de l'Exploitation,*

G. DE LAPPARENT.

---

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt afférent au deuxième semestre de l'exercice 1854, et le dividende de l'année, ensemble 16 fr. par action, seront payés à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, à partir du 1er avril.

---

CHEMINS DE FER

## DE L'EST, *rue et place de Strasbourg.*

Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée ordinaire et extraordinaire, le mercredi 26 avril prochain, salle Herz, rue de la Victoire, à trois heures précises.

Les porteurs de quarante actions (anciennes et nouvelles indistinctement) qui désireraient assister à cette assemblée devront, conformément à l'art. 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, depuis le 1er jusqu'au 12 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leurs cartes d'admission.

L'assemblée aura à délibérer :

Comme assemblée ordinaire et annuelle, sur l'approbation des comptes de l'exercice de 1853 et de la nomination de *deux* membres du Conseil d'administration pour compléter le nombre statutaire.

Et comme assemblée extraordinaire :

Sur l'approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl;

Sur l'exécution de la convention passée le 10 décembre 1851 avec M. le ministre des travaux publics pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de ceinture;

Et sur l'autorisation nécessaire au Conseil d'administration pour la revente des portions de terrains inutiles aux diverses sections de la ligne déjà construites.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A LYON.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus, aux termes de l'art. 34 des statuts, qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le jeudi 20 avril prochain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 *bis*, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

I. — Sur les comptes annuels de la Société;

II. — Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de la Roche à Auxerre;

III. — Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort, et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon;

IV. — Sur les modifications à introduire dans les statuts comme conséquence des propositions ci-dessus indiquées, et sur les moyens d'exécution;

V. — Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Aux termes de l'art. 32 des statuts, la délibération ne sera valable qu'autant que l'assemblée réunira au moins le cinquième du fonds social, soit 48,000 actions.

MM. les actionnaires possesseurs de quarante actions au plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 30 des statuts, se présenter à l'administration centrale de la Compagnie, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leurs titres ou leurs certificats nominatifs.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

*Le Secrétaire général,*

G. RÉAL.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur sera payé, à partir du 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 20 courant, de 10 à 2 heures.

*Le Secrétaire général,*

G. RÉAL.

---

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

EMPRUNT DE 60 MILLIONS 5 0/0. — MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de soixante millions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 fr. 50 c., échéant le 1er avril 1854, leur sera payé, à partir dudit jour, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, n° 23;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2;

A Marseille à la gare.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupon à l'appui, à partir du 27 courant.

---

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

*Avis aux actionnaires.* — L'assemblée générale du 25 mars ayant fixé à 10 fr. le dividende de l'exercice 1853, MM. les actionnaires sont prévenus que ce dividende, ainsi que les 6 f. d'intérêts échéant le 31 mars 1854, leur seront payés (ensemble 16 fr. par action), à partir du 1er avril, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2;

A Marseille, à la gare.

*N. B.* Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement du coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

---

CHEMIN DE FER

## D'ORLÉANS.

Emission de 130 mille obligations au capital de 500 francs chacune, produisant 15 francs d'intérêt annuel, et remboursables au pair par voie de tirage au sort, dans une période de 97 années qui finira en 1951.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie, qu'en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par l'assemblée générale du 20 avril 1852, il a été décidé qu'il serait procédé à la réalisation d'une nouvelle portion de l'emprunt destiné à pourvoir aux dépenses des travaux de prolongement.

Il est créé, à cet effet, 130,000 obligations de 500 fr. au porteur, produisant un intérêt annuel de 15 fr., payable par semestre, les 1er janvier et 1er juillet; les obligations seront remboursables au pair par voie de tirage au sort; le premier remboursement aura lieu le 1er janvier 1855, sous déduction du versement non encore payé.

L'émission des obligations est faite au prix de 275 fr. chacune jouissance du 1er janvier 1854, payable, savoir :

75 fr. dans les dix jours de l'avis qui sera donné aux souscripteurs, en échange d'un récépissé nominatif.

100 fr. le 1er octobre 1854.

100 fr. le 1er avril 1855.

Les versements pourront être escomptés à raison de 4 0/0 l'an.

La souscription est réservée par préférence aux actionnaires.

Elle sera ouverte le lundi 10 avril, dans les bureaux de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, et sera fermée le mercredi 19, à 6 heures du soir.

Les actionnaires seront admis à souscrire, sur le dépôt de leurs titres; ces titres, formant la garantie de leur engagement, leur seront rendus contre le premier versement afférent aux obligations qui leur auront été attribuées.

Les porteurs de certificats de dépôt seront admis à souscrire pour le compte des titulaires, en se portant fort pour ceux-ci et sous les conditions du paragraphe précédent.

Paris, le 8 avril 1854.

Par autorisation du Conseil,

*Le Directeur de la Compagnie,*

C. DIDION.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE SAINT—GERMAIN.

*Numéros des 492 obligations anciennes sorties à l'assemblée générale du 30 mars 1854.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6 | 1508 | 2677 | 4186 |
| 11 | 1516 | 2702 | 4142 |
| 17 | 1563 | 2728 | 4147 |
| 53 | 1566 | 2745 | 4178 |
| 69 | 1589 | 2746 | 4206 |
| 86 | 1613 | 2751 | 4226 |
| 110 | 1635 | 2804 | 4260 |
| 122 | 1636 | 2809 | 4284 |
| 148 | 1649 | 2824 | 4288 |
| 153 | 1671 | 2828 | 4308 |
| 206 | 1685 | 2860 | 4315 |
| 208 | 1737 | 2863 | 4322 |
| 216 | 1742 | 2873 | 4323 |
| 232 | 1744 | 2911 | 4332 |
| 252 | 1783 | 2915 | 4370 |
| 321 | 1784 | 2977 | 4397 |
| 336 | 1786 | 2984 | 4402 |
| 384 | 1787 | 3023 | 4434 |
| 394 | 1820 | 3031 | 4441 |
| 397 | 1842 | 3048 | 4447 |
| 428 | 1845 | 3052 | 4459 |
| 437 | 1862 | 3069 | 4507 |
| 441 | 1866 | 3081 | 4527 |
| 443 | 1894 | 3094 | 4526 |
| 450 | 1899 | 3096 | 4538 |
| 454 | 1904 | 3100 | 4573 |
| 457 | 1917 | 3143 | 4605 |
| 471 | 1920 | 3154 | 4616 |
| 524 | 1926 | 3155 | 4629 |
| 532 | 1935 | 3158 | 4653 |
| 534 | 1938 | 3197 | 4660 |
| 537 | 1942 | 3250 | 4667 |
| 557 | 1943 | 3285 | 4681 |
| 558 | 1948 | 3308 | 4699 |
| 571 | 1956 | 3326 | 4721 |
| 593 | 1958 | 3337 | 4729 |
| 596 | 1964 | 3339 | 4731 |
| 619 | 1983 | 3348 | 4733 |
| 632 | 1985 | 3376 | 4772 |
| 662 | 1986 | 3413 | 4775 |
| 709 | 1989 | 3424 | 4780 |
| 731 | 2019 | 3433 | 4799 |
| 735 | 2032 | 3457 | 4826 |
| 752 | 2071 | 3460 | 4840 |
| 750 | 2079 | 3468 | 4854 |
| 778 | 2081 | 3474 | 4860 |
| 783 | 2098 | 3544 | 4873 |
| 808 | 2127 | 3548 | 4879 |
| 811 | 2232 | 3568 | 4893 |
| 812 | 2289 | 3589 | 4908 |
| 826 | 2290 | 3586 | 4915 |
| 831 | 2320 | 3604 | 4921 |
| 869 | 2340 | 3616 | 4969 |
| 890 | 2341 | 3658 | 4972 |
| 896 | 2356 | 3674 | 4981 |
| 900 | 2360 | 3713 | 4984 |
| 913 | 2375 | 3729 | 4985 |
| 934 | 2392 | 3741 | 5015 |
| 952 | 2393 | 3778 | 5038 |
| 960 | 2399 | 3790 | 5094 |
| 969 | 2406 | 3811 | 5103 |
| 977 | 2419 | 3812 | 5108 |
| 1016 | 2474 | 3813 | 5109 |
| 1065 | 2475 | 3827 | 5125 |
| 1066 | 2490 | 3854 | 5130 |
| 1090 | 2527 | 3889 | 5152 |
| 1115 | 2533 | 3909 | 5167 |
| 1120 | 2550 | 3916 | 5184 |
| 1122 | 2556 | 3923 | 5193 |
| 1158 | 2563 | 3931 | 5201 |
| 1185 | 2580 | 3951 | 5252 |
| 1196 | 2593 | 3957 | 5253 |
| 1200 | 2599 | 3971 | 5260 |
| 1205 | 2600 | 4010 | 5261 |
| 1240 | 2601 | 4025 | 5267 |
| 1263 | 2603 | 4029 | 5277 |
| 1307 | 2665 | 4041 | 5302 |
| 1434 | 2666 | 4044 | 5315 |
| 1459 | 2667 | 4051 | 5348 |
| 1506 | 2670 | 4075 | 5372 |
| 5378 | 6008 | 6769 | 7418 |
| 5404 | 6023 | 6772 | 7436 |
| 5406 | 6060 | 6780 | 7467 |
| 5417 | 6066 | 6798 | 7488 |
| 5423 | 6076 | 6821 | 7492 |
| 5430 | 6081 | 6831 | 7493 |
| 5441 | 6082 | 6839 | 7518 |
| 5467 | 6087 | 6847 | 7549 |
| 5485 | 6092 | 6849 | 7559 |
| 5500 | 6113 | 6869 | 7566 |
| 5508 | 6134 | 6912 | 7567 |
| 5510 | 6148 | 6933 | 7578 |
| 5522 | 6177 | 6936 | 7587 |
| 5549 | 6179 | 6937 | 7597 |
| 5559 | 6194 | 6945 | 7618 |
| 5573 | 6264 | 6976 | 7625 |
| 5591 | 6322 | 6979 | 7634 |
| 5593 | 6323 | 6981 | 7640 |
| 5599 | 6331 | 6993 | 7645 |
| 5616 | 6332 | 7024 | 7659 |
| 5635 | 6339 | 7030 | 7661 |
| 5636 | 6348 | 7044 | 7663 |
| 5637 | 6353 | 7066 | 7679 |
| 5669 | 6371 | 7073 | 7684 |
| 5674 | 6390 | 7082 | 7713 |
| 5695 | 6394 | 7087 | 7715 |
| 5702 | 6400 | 7089 | 7763 |
| 5741 | 6413 | 7096 | 7773 |
| 5763 | 6414 | 7137 | 7779 |
| 5810 | 6425 | 7138 | 7787 |
| 5812 | 6451 | 7141 | 7793 |
| 5815 | 6457 | 7212 | 7796 |
| 5835 | 6501 | 7217 | 7799 |
| 5840 | 6522 | 7259 | 7831 |
| 5865 | 6524 | 7262 | 7918 |
| 5870 | 6539 | 7308 | 7925 |
| 5887 | 6546 | 7319 | 7958 |
| 5896 | 6556 | 7336 | 7966 |
| 5955 | 6606 | 7337 | |
| 5960 | 6635 | 7345 | |
| 5970 | 6652 | 7360 | |
| 5983 | 6680 | 7393 | |
| 5999 | 6727 | 7398 | |
| 6003 | 6729 | 7404 | |

CHEMIN DE FER

## DE SAINT—GERMAIN.

*Numéros des 126 obligations nouvelles sorties à l'assemblée générale du 30 mars 1854.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 299 | 3240 | 6444 | 9343 |
| 367 | 3538 | 6526 | 9350 |
| 444 | 3592 | 6551 | 9711 |
| 510 | 3838 | 6588 | 9965 |
| 755 | 3894 | 6652 | 9985 |
| 817 | 3901 | 6703 | 10080 |
| 895 | 4016 | 6877 | 10158 |
| 920 | 4047 | 7009 | 10240 |
| 925 | 4052 | 7018 | 10390 |
| 1077 | 4088 | 7039 | 10391 |
| 1108 | 4142 | 7189 | 10657 |
| 1123 | 4253 | 7389 | 10794 |
| 1166 | 4306 | 7539 | 10847 |
| 1398 | 4529 | 7572 | 10853 |
| 1526 | 4778 | 7623 | 10890 |
| 1538 | 4818 | 7854 | 10934 |
| 1644 | 4976 | 7999 | 11227 |
| 1692 | 5101 | 8079 | 11256 |
| 1724 | 5217 | 8323 | 11355 |
| 1729 | 5264 | 8435 | 11506 |
| 2125 | 5364 | 8438 | 11665 |
| 2193 | 5406 | 8506 | 11794 |
| 2615 | 5576 | 8612 | 11775 |
| 2617 | 5610 | 8640 | 11896 |
| 2645 | 5638 | 8653 | 11920 |
| 2688 | 5830 | 8932 | 11933 |
| 2689 | 5915 | 8992 | 12061 |
| 3003 | 5987 | 9074 | 12102 |
| 3060 | 6008 | 9120 | 12169 |
| 3076 | 6271 | 9198 | 12238 |
| 3121 | 6304 | 9306 | |
| 3236 | 6421 | 9315 | |

CHEMIN DE FER

## GRAND—CENTRAL DE FRANCE.

Numéros des 80 obligations de premier ordre et des 40 obligations de second ordre de la Compagnie en liquidation d'Audrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 25 mars 1854 pour être remboursées au pair de 500 fr., à partir du 1er avril 1854, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à Paris.

OBLIGATIONS DE PREMIER ORDRE.

Série n° 40, obligations n°s 961 à 980 inclus, 20 obligations.

Série n° 134, obligations n°s 2,861 à 2,880 inclus, 20 obligations.

Série n° 25, obligations n°s 481 à 500 inclus, 20 obligations.

Série n° 34, obligations n°s 661 à 680 inclus, 20 obligations.

Total, 80 obligations.

OBLIGATIONS DE SECOND ORDRE.

Série n° 45, obligations n°s 881 à 900 inclus, 20 obligations.

Série n° 6, obligations n°s 101 à 120 inclus, 20 obligations.

Total, 40 obligations.

Paris, le 29 mars 1854.

*Le Secrétaire général,*
A. COURPON.

CHEMINS DE FER

## DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire prescrite par l'art. 34 des statuts aura lieu à Paris, le 27 avril prochain, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions (art. 31 des statuts).

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée c'est-à-dire avant le 12 avril(art.36 des statuts).

Ces dépôts seront reçus, de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque dépositaire de quarante actions une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la remise des cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
G. POUJARD'HIEU.

CHEMIN DE FER

## CENTRAL SUISSE.

DEUXIÈME VERSEMENT DE 50 FRANCS PAR ACTION. — MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement de la première moitié du second versement, fixé au 15 mars dernier, a été, par délibération du Conseil d'administration, prorogé au 15 mai prochain.

Toutefois, les versements seront reçus, dès le 15 mars courant, sous bonification des intérêts d'anticipation, à 4 0/0 l'an, à la caisse de MM. Ad. Marcuard et C°, 18, rue Bergère, à Paris.

Le semestre d'intérêt, échu le 10 Janvier dernier sur les premiers 100 f., sera compensé ou payé dès ce jour, à raison de 2 fr. par action, au choix des porteurs.

CHEMIN DE FER

## CENTRAL SUISSE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 27 avril, à 9 heures du matin, dans la salle du Casino, à Bâle, conformément aux dispositions des art. 16 à 26 des statuts.

Les cartes d'admission peuvent être retirées contre le dépôt des titres, dès le 6 avril, chez MM. Ad. Marcuard et C, rue Bergère, n° 18, à Paris, où l'on pourra aussi prendre connaissance de l'ordre du jour.

CHEMIN DE FER

## DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

*Assemblée générale.* — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble sont prévenus qu'aux termes de l'art. 31 des statuts, une assemblée générale ordinaire est convoquée pour le samedi 29 avril prochain, à midi, rue Saint-Georges, 50, salle Sax.

Tout titulaire de 20 actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au bureau des titres de la Compagnie, chez MM. Leroy, de Chabrol et C°, banquiers, rue Lepelletier, 16, de dix heures à deux heures, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions de la Compagnie seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux.

Des modèles de pouvoirs pour se faire représenter à l'assemblée générale seront délivrés au bureau des titres.

*Le Président du Conseil,*
Le duc de VALMY.

CHEMIN DE FER

## DE NAPLES A NOCERA ET A CASTELLAMMARE

L'assemblée générale semestrielle aura lieu le 15 du courant, à midi, au siége social, 29, rue Saint-Guillaume.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DU NORD.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Nord sont prévenus que l'assemblée générale, prescrite par l'art. 31 des statuts, est convoquée pour le 29 avril 1854, à trois heures de relevée, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

1° Sur les comptes annuels de la Société ;

2° Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Conformément à l'art. 36 des statuts, il faut, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, être possesseur de 40 actions au moins, et avoir déposé les titres et procurations, à Paris, au siége de la Société, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez MM. N. M. Rothschild frères et fils, avant le 15 avril procain.

CHEMIN DE FER

## DE DIJON A BESANCON.

*des numéros d'actions qui n'ont pas encore satisfait aux versements appelés par la Compagnie.*

*Actions nominatives.*

N°s 3296 3297 7082 7261 7968 8350 12451 à 12453 17482 à 17506 25021 à 30498 30832 30833 30838 30839 31323 31400 à 31448.

*Actions au porteur.*

N°s 166 à 175 206 à 210 271 à 280 396 à 400 431 à 435 1611 à 1615 1631 à 1635 1701 à 1705 1856 à 1860 1936 à 1945 2011 à 2020 2240 à 2250 2470 à 2480 2621 à 2625 3106 à 3110 3191 à 3215 3281 à 3290 3346 à 3350 3351 à 3353 4291 à 4300 4306 à 4320 5171 à 5175 5231 à 5235 5631 à 5695 5741 à 5755 5916 à 5920 6176 à 6180 6281 à 6290 6581 à 6585 6591 à 6595 6631 à 6635 6686 à 6690 6606 à 7000 7076 à 7085 7896 à 7900 8051 à 8055 8721 à 8740 9451 à 9455 9516 à 9530 9606 à 9715 9886 à 9895 9951 à 9950 9961 à 9975 10136 à 10145 10301 à 10310 10401 à 10500 10511 à 10515 10521 à 10530 10551 à 10590 10826 à 10830 10841 à 10855 10876 à 10885 10911 à 10915 10926 à 10935 11831 à 11860 13491 à 13510 15151 à 15160 16031 à 16070 16191 à 16200 17531 à 17550 17771 à 17860 18091 à 18100 18511 à 18530 18981 à 18990 19431 à 19460 20881 à 20890 21491 à 21500 21851 à 21850 22501 à 22510 23691 à 23700 23781 à 23800 24961 à 25000 25441 à 25470 26821 à 26830 26861 à 26890 27081 à 27100 27161 à 27180 27551 à 27560 27711 à 27720 28211 à 28250 28261 à 28350 28851 à 28870 28941 à 28980 29106 29360 29490 29573 29606 29607 29636 29891 à 29895 29905 à 29921 30039 30064 30065 30070 30318 30355 30356 30416 à 30418 30426 à 30428 30571 à 30574 30646 30647 30735 30814 à 30823 30825 30838 à 30860 30946 30947 30952 à 30955 31006 31095 à 31098 31185 à 31188 31425 à 31444 31585 31486 31498 31515 à 31529 31571 à 31575 31600 à 31602 31611 à 31617 31628 à 31631 31674 à 31678 31981 31982 31986 31991 31992 32011 32039 32040 32065 32101 32108 à 32112 32115 32116 32251 32256 32271 32356 32360 32520 22552 32554 32521 32569 32572 32662 32693 32685 32694 32726 à 32728 32741 32799 à 32802 32831 32832 32836 32910 32911 32923 32953 à 32957 32968 32969 33015 33016 33022 à 33023 33031 à 33032 33040 à 33064 33014 33015 33154 à 33158 33161 23162 33169 à 33171.

MM. les actionnaires porteurs des titres dont les numéros sont indiqués plus haut, sont invités à effectuer dans le délai de quinzaine, du 5 au 20 avril, les versements en retard. A défaut de ces versements à l'époque indiquée, leurs actions seront soumises à l'application de l'art. 16 des statuts de la Compagnie, qui autorise le Conseil d'administration à faire procéder à la vente des actions en retard, pour le compte et aux risques et périls des retardataires.

L'intérêt à 5 0/0 devra être ajouté au montant des versements arriérés.

Les versements seront reçus :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 52 ;

A Besançon, aux bureaux de la Compagnie, Grande-Rue, n° 72 ;

A Londres, chez MM. Ch. Devaux et C°.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire,*

A. GAIDE.

COMPAGNIE CENTRALE PÉNINSULAIRE DES

## CHEMINS DE FER DE PORTUGAL.

La direction a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'à dater du 27 mars, les intérêts échus jusqu'au 15 dudit, sur les versements effectués à raison de 6 0/0 l'an seront payés à Lisbonne, au bureau de la Compagnie, n° 27, Rua do Encenda, et à Londres, chez MM. Carden-Whitehead, Royal Exchange Buildings.

Lisbonne, le 18 mars 1850.

*Le Secrétaire,*

B. MARTINS DA SILVA.

## MINES DE LA GRAND'COMBE.

Dans leur assemblée générale du 26 mars, les actionnaires de la Compagnie ont voté la distribution d'un dividende de 25 f., payables :

12 fr. 50 le 30 juin ;

12 fr. 50 le 31 décembre.

Il reste disponible, pour être distribuée plus tard, une somme représentant environ 8 fr. par action.

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

MM. les actionnaires du Crédit foncier de France sont convoqués en assemblée générale ordinaire, en exécution de l'art. 52 des statuts, pour le mardi 25 avril courant, à 3 heures, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 *bis*, à l'effet d'entendre le rapport annuel du Conseil d'administration, d'arrêter les comptes et de fixer le dividende.

Les cartes d'admission à l'assemblée générale seront délivrées au siége de la Société, rue Taitbout, n° 37, à partir du 17 courant.

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant le mois de mars, autorisé des prêts pour une somme de 6,216,100 fr., qui, avec ceux autorisés précédemment, portent la totalité des prêts consentis à 54,736,300 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant le mois de mars 337,699f. 78 aux Sociétés de Marseille et de Nevers, ce qui élève à 2,450,423 f. 53 c. les avances faites à ces Sociétés contre dépôt de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu, pendant le mois de mars, pour 12,650,183 fr. de demandes.

Dans sa séance du 29 mars, le Conseil a porté le taux de l'annuité à 5 fr 65 pour les prêts d'une durée de 50 ans.

PHÉNIX.

## SOCIÉTÉ MÉTALLURGIQUE.

La direction a l'honneur de porter à la connaissance de MM. les actionnaires, que la Société du Phénix n'a jamais été et n'est nullement créancière de la maison Leroy, de Chabrol et C°, et qu'à l'avenir, les transferts des actions seront opérés chez M. André Koechlin, 47, rue de Luxembourg.

**Service maritime des Messageries impériales.**

## PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars courant.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. — Départs chaque 20 jours : les 10 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli, Beyrouth et Jaffa. — Départs, voie de Smyrne, chaque 20 jours : les 1er et 21 avril, 11 mai, 1er et 21 juin, etc., etc.

Départs, voie d'Alexandrie, chaque 20 jours, les 16 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

### ALGÉRIE.

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs es 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28;

A Marseille, place Royale, 1.

## SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

Les actionnaires de la Société des Journaux réunis (*Le Constitutionnel* et *Le Pays*, *Journal de l'Empire*) sont convoqués en assemblée générale le jeudi 20 avril 1854, heure de midi, chez Lemardelay, rue Richelieu, 100, à l'effet de délibérer sur les questions qui seront mises à l'ordre du jour, et notamment d'entendre le rapport de la gérance et fixer le dividende à répartir.

Pour être membre de l'assemblée, il faut posséder au moins dix actions de la Société.

On peut se faire représenter par un mandataire qui, lui-même, doit être actionnaire et porteur d'un pouvoir dont le modèle est délivré chez MM. J. Mirès et C°.

Pour assister à l'assemblée, les actions et les pouvoirs doivent être déposés huit jours d'avance, c'est-à-dire avant le 12 avril, chez M. J. Mirès et C°, rue Richelieu, 85.

NOUVELLE MAISON

## J. BIDAULT,

dirigée par MM. BRANCOURT et PINIER, 6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 6 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettre de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES ET FONDERIES DE ZINC

## DE LA VIEILLE-MONTAGNE.

Le Conseil d'administration de la Société a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 25 avril prochain, à midi, à Angleur, près Liége (Belgique).

Pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, il faut être propriétaire de cinquante dixièmes d'actions au moins.

Le dépôt des titres doit être fait, soit à la caisse de la direction de France, à Paris, rue Richer, 19 ; soit à celle de la direction de Belgique, à Angleur.

Pour le Conseil d'administration :

*Les Directeurs de la Société,*

SI-PAUL DE SINÇAY, A. GUYNEMER fils.

CHEMIN DE FER

## DE GRAISSESSAC A BÉZIERS.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'aux termes de l'art. 40 des statuts, il sera payé, à partir du 5 avril prochain :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, n° 15 ;

2° A Londres, chez MM. Devaux et C°.

Le deuxième semestre d'intérêts, à raison de 4 0/0 par an, sur la somme de 200 fr. versée par action.

A dater de ce jour, MM. C. Devaux et C° sont les agents de la compagnie, à Londres.

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La Bourse présente enfin depuis plusieurs jours une physionomie plus rassurante ; mais samedi et lundi derniers il y avait un découragement complet parmi les spéculateurs. La liquidation s'était faite dans les cours les plus bas, tant pour la rente que pour les actions de chemins de fer, et elle était suivie de ventes forcées assez considérables qui entraînaient de nouveau les cours, mais pour peu que l'on connaisse les habitudes de la bourse, il était évident que ces exécutions devaient être suivies d'un mouvement de reprise, et c'est en effet ce qui a eu lieu dès la bourse de mardi. Cependant les acheteurs se montraient encore fort timides : ils craignaient quelque nouvelle panique dans le genre de celles qui ont arrêté depuis deux mois tous les mouvements de reprise ; mais les cours se sont maintenus jusqu'à présent avec une nouvelle fermeté. A Londres, les consolidés, qui étaient descendus à 85 1/8, ont remonté à 87 1/4; à Vienne, les métalliques ont repris de 79 à 84 1/2; à Francfort, le 5 0/0 s'est relevé de 55 à 57 1/2; et à Amsterdam, le 2 1/2 0/0, de 50 à 54 1/4. C'est, comme on le voit, sur tous ces marchés, une hausse de 2 à 5 0/0. Il n'est donc pas étonnant que notre 3 0/0, qui était tombé lundi à 61 35, se soit relevé à 63 40.

Les escomptes ont recommencé depuis mardi sur une assez vaste échelle tant en 3 0/0 qu'en actions de chemins de fer : la plupart des vendeurs se voient forcés immédiatement à racheter lorsqu'ils ne sont pas détenteurs de titres.

Les actions de chemins de fer ont suivi les oscillations de la rente : elles ont subi une baisse énorme, et les plus bas cours ont également été cotés à la bourse de lundi dernier. Quelques lignes surtout ont beaucoup souffert, parce que des ventes importantes sont devenues indispensables à la suite des embarras de quelques forts détenteurs

On a détaché à la bourse de mercredi les coupons d'intérêt et de dividende sur plusieurs lignes, savoir : 32 fr. 10 c. sur Orléans, 20 fr. sur Saint-Germain, 16 fr. sur Lyon à la Méditerranée, 12 fr. sur le Havre, 16 fr. sur l'Ouest.

Les actions d'Orléans, qui étaient tombées lundi à 1,025, n'ont pas fléchi au-dessous de 1,005 après le détachement du coupon, et elles ont déjà repris à 1,030.

Saint-Germain, qui a fait 535 avec le coupon, est maintenant à 550, ce qui correspond au cours de 570.

Lyon à la Méditerranée a fait 625 ; il est revenu à 645 sans coupon.

L'Ouest a regagné son coupon, et il est coté à 545, cours auquel il était coté lundi avec le coupon.

Le Havre, qui avait fait 400, a repris à 412 50 sans coupon.

Les actions de l'Est sont tenues avec fermeté. On commence à comprendre la portée de l'appel de fonds de 150 fr. qui vient d'être fait sur les nouvelles actions; ce versement est une sécurité pour les actions anciennes comme pour les nouvelles, en ce qu'il assure à la Compagnie les ressources nécessaires pour terminer la grande ligne de Mulhouse avant la fin de 1856, de manière à ce que les nouvelles actions puissent, à partir du 1er janvier 1857, entrer en jouissance des mêmes droits que les anciennes actions. Aussi les anciennes actions ont déjà repris de 665 à 690, et les nouvelles de 500 à 520.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 30 mars jusqu'à celle du 6 avril :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 62 05 à 61 50; elle est restée à 63 40 ; elle a varié à terme de 61 35 à 63 25.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 88 75 à 88; elle est restée à 89 70; elle a varié à terme de 87 90 à 89 70.

La Banque a fléchi de 2,600 à 2,590.

Le Crédit mobilier a fléchi de 460 à 422 50; il a repris à 485.

Les actions du Nord ont fléchi de 701 25 à 695; elles ont fermé à 722 50 au comptant, et à 725 à terme.

L'Est a fléchi au comptant de 670 à 660; il est resté à 695.

Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 507 50 à 500; elles ont fermé à 515 au comptant et à 520 à terme.

Lyon a fléchi au comptant de 765 à 755; il est resté à 785 au comptant et à 788 75 à terme.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 632 50 à 625; il a été coté, après le détachement du coupon (16 fr.), de 630 à 615.

L'Ouest a fait 540 et 545; il est resté, après le détachement du coupon (16 fr.), à 540.

Orléans a fléchi de 1,030 à 1,025; il a fait 1,005, coupon détaché (32 10), il rest à 1,030

Rouen a fléchi de 800 à 795; il reste à 812 50.

Le Havre a fléchi de 410 à 400; il a repris à 410, coupon détaché (12 fr.).

Bâle a monté de 340 à 342 50.

Saint-Germain a fléchi de 565 à 535. Il a repris à 550, coupon détaché (20 fr.).

Genève a baissé de 415 à 402 50; il est resté à 415.

Cherbourg a fait de 410 à 390; il reste à 420.

Dijon a repris de 500 à 505.

Le Midi a fléchi de 495 à 480 ; il reste à 490.

Le Grand-Central a fléchi de 390 à 377 50; il a fermé à 392 50.

*Samedi.* — La rente était très-ferme au début, mais les cours n'ont pas pu se soutenir. Aussitôt que la liquidation a été à peu près terminée, elle a fléchi de nouveau au-dessous des cours de la veille. Les chemins étaient très-offerts. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 40 à 62 90, et à terme de 63 45 à 62 35. Le 4 1/2 0/0 a fait au comptant 89 50, et pour fin avril de 89 à 88 70. La Banque a fléchi de 5 à 2,590. Le Crédit mobilier a monté de 10 à 465. Le Nord a varié au comptant de 712 50 à 705; l'Est, de 690 à 677 50; les nouvelles de l'Est, de 510 à 507 50; Lyon, de 781 25 à 770; Orléans, de 1,052 50 à 1,040; le Midi, de 495 à 490; le Grand-Central, de 395 à 387 50; Saint-Germain, de 575 à 570; l'Ouest de 555 à 550. Rouen s'est tenu à 815; le Havre, à 410; Bâle, à 340; Lyon à la Méditerranée, à 640; Genève, à 415.

*Lundi.* — Le mouvement de baisse a recommencé avec une nouvelle rapidité. Toutes les valeurs ont été affectées et sont restées offertes pendant toute la bourse. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 1 20 à 61 70, et à terme de 75 c. à 61 60. La rente 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 1 30 à 88 2[illegible], et à terme de 70 c. à 88. Le Crédit mobilier a baissé de 30 fr. à 435; le Nord, de 5 à 700. L'Est s'est tenu de 665 à 677 50; les nouvelles de l'Est, de 500 à 505. Lyon a fléchi de 10 à 760; Orléans, de 10 à 1,030; Rouen, de 20 à 795; le Havre, de 10 à 400; Saint-Germain, de 25 à 545; Lyon à la Méditerranée, de 15 à 625; l'Ouest, de 5 à 545; Genève, de 12 50 à 402 50; Cherbourg, de 15 à 390; le Midi, de 10 à 480; le Grand-Central, de 7 50 à 380.

*Mardi.* — La bourse était beaucoup plus calme ; comme la baisse d'hier avait eu pour principales causes de nombreuses exécutions qui ont été terminées, les cours commençaient à se relever. Les affaires étaient assez animées tant sur la rente que sur les chemins. La rente 3 0/0 a remonté au comptant de 60 à 62 30, et à terme de 75 c. à 62 45; la rente 4 1/2 0/0, de 70 c. au comptant à 88 90, et de 85 à terme à 88 90. Le Crédit mobilier a remonté de 20 à 455; les actions du Nord, de 12 50 à 712 50; les actions de l'Est, de 5 à 682 50; les nouvelles de l'Est, de 75 à 514 25; les actions de Lyon, de 12 50 à 772 50; Lyon à la Méditerranée, de 22 50 à 647 50; Lyon à Genève, de 10 à 412 50; l'Ouest, de 5 à 550; Cherbourg, de 20 à 410; le Midi, de 5 à 485; le Grand-Central, de 5 à 385 ; Orléans, de 17 50 à 1,047 50; Rouen de 15 à 810; le Havre, de 10 à 410; Bâle, de 2 50 à 342 50. Dijon s'est tenu à 500; Saint-Germain, de 12 50 à 567 50.

*Mercredi.* — Les fonds se sont bien soutenus. Il y avait beaucoup de demandes au moment de la clôture. Les chemins de fer tendaient également à la hausse, mais ils donnaient lieu à des affaires peu animées. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 62 10 à 62 30, et à terme de 61 95 à 62 55; la rente 4 1/2 0/0, de 89 10 à 88 70 au comptant, et de 88 75 à 88 60 à terme. La Banque a été cotée à 2,590. Le Crédit mobilier a monté de 10 à 465. Le Nord a varié de 707 50 à 712 50; l'Est, de 677 50 à 682 50; les nouvelles de l'Est, de 511 25 à 510; Lyon, de 777 50 à 767 50. Orléans, de 1,020 à 1,005, coupon détaché; Saint-Germain a fait 535, coupon détaché ; le Havre, 400, coupon détaché; Lyon à la Méditerranée a varié de 632 50 à 635, coupon détaché ; l'Ouest de 538 75 à 540, coupon détaché. Rouen a fait 810; Bâle, 342 50; Cherbourg, 415; Genève, 410; Dijon 500. Le Midi a varié de 485 à 480; le Grand-Central, de 380 à 385.

*Jeudi.* — La hausse a été rapide aujourd'hui et le mouvement s'est bien soutenu jusqu'à la clôture. Les chemins étaient également demandés. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 1 10 à 63 40, et à terme de 70 à 63 25; le 4 1/2 0/0, de 1 au comptant à 89 70, et à terme de 1 10 à 89 70. La Banque s'est tenue à 2,590. Le Crédit mobilier a monté de 20 à 480 ; le Nord, de 20 à 722 50 ; l'Est, de 12 50 à 695 ; les nouvelles de l'Est, de 5 à 515; Lyon, de 17 50 à 785 ; Orléans, de 25 à 1,030 ; Rouen, de 2 50 à 812 50; le Havre, de 10 à 410 ; Saint-Germain, de 10 à 545; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 645; Cherbourg, de 5 à 420; Dijon, de 5 à 505; le Midi, de 10 à 490 ; le Grand-Central, de 7 50 à 392 50; Genève, de 5 à 415

*Vendredi.* — Les cours, d'abord très-demandés, ont paru fléchir vers deux heures ; mais ils étaient de nouveau en hausse à la clôture. Les chemins de fer étaient tenus très-fermes. Le 3 0/0 a varié au comptant de 63 25 à 63 55 et à terme de 63 à 63 45 ; le 4 1/2 0/0, au comptant, de 90 à 89 90, et à terme, de 90 à 89 80. La Banque a fait 2,590 ; le Crédit mobilier, de 480 à 485; le Nord, de 725 à 720; l'Est, de 520 à 525; Lyon, de 780 à 782 50; Orléans, de 1,127 50 à 1,130. Rouen était à 815; le Havre, à 410; Saint-Germain, de 555 à 552 50; l'Ouest, de 547 50 à 550; la Méditerranée, de 650 à 652 50; le Midi, à 505 ; le Grand-Central, de 397 50 à 392 50, Genève, de 417 à 420.

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 1er au 7 avril 1854.

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions | Valeur d'émiss. | Somme payée | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1852. | Époques de jouissance | Noms des lignes | Samedi 1. Compt. | Samedi 1. Terme | Lundi 3. Compt. | Lundi 3. Terme | Mardi 4. Compt. | Mardi 4. Terme | Mercredi 5. Compt. | Mercredi 5. Terme | Jeudi 6. Compt. | Jeudi 6. Terme | Vendredi 7. Compt. | Vendredi 7. Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 11 fr. 50 p. un an | juillet 1853. | Nord | 705 » | 705 » | 701 » | 710 » | 712 50 | 710 » | 712 50 | 710 » | 722 50 | 725 » | 720 » | 722 50 |
| tout. | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 60 fr. | janv. 1854 | Paris à Rouen | 845 » | » | 795 » | 795 » | 810 » | 810 » | 810 » | » | 812 50 | » | 815 » | 810 » |
| tout. | 92 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an | sept. 1853. | Rouen au Havre | 410 » | » | 400 » | » | 410 » | » | 400 » | » | 410 » | » | 410 » | » |
| tout. | 51 | 94 | 35.000 | 500 | 400 | 9 fr. 30 p. un an. | janv. 1853. | Dieppe et Fécamp | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | 99 | 60.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1) | juillet 1853. | Caen et Cherbourg | » | » | 390 » | » | 410 » | » | 415 » | » | 430 » | » | 430 » | » |
| tout. | 25 | 99 | 54.000 | 250 | tout | 31 fr. 25 p. un an. | janv. 1854. | Saint-Germain | 570 » | 562 50 | 545 » | 545 » | 557 50 | 560 » | 545 » | 540 » | 545 » | 550 » | 552 50 | 550 » |
| tout | 17 | 99 | 20.000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 6 m. | juillet 1852. | Versailles (r. g.) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 140 | » | 99 | 70.000 | 500 | 250 | » | avril 1853. | Ouest | 550 » | 545 » | 545 » | » | 550 » | 552 50 | 540 » | 550 » | 540 » | 545 » | 550 » | 545 » |
| tout. | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | Paris à Sceaux | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1110 | 1502 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 68 fr. 50 p. un an | oct. 1854 | Orléans | 1040 » | 1035 » | 1030 » | 1025 » | 1047 50 | 1050 » | 1035 » | 1035 » | 1030 » | 1030 » | 1030 » | 1035 » |
| 627 | 600 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 33 fr. p. un an. | janv. 1853. | Paris à Strasbourg | 677 50 | 677 50 | 677 50 | 670 » | 682 50 | 681 50 | 682 50 | 680 » | 681 » | 685 » | 682 50 | 685 » |
| » | » | » | 250.000 | 500 | 100 | 4 0/0 p. un an. | » | Id. nouvelles | 507 50 | 507 50 | 505 » | 505 » | 511 25 | 510 » | 510 » | 510 » | 515 » | 520 » | 525 » | 525 » |
| 11 | 198 | 9 | 84.000 | 350 | tout | 11 fr. p. un an. | janv. 1853. | Strasbourg à Bâle | 340 » | » | 340 » | » | 342 50 | » | 342 50 | » | » | » | 342 50 | » |
| 363 | 513 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 5 0/0. | janv. 1854 | Paris à Lyon | 770 » | 765 » | 760 » | 760 » | 772 50 | 775 » | 767 50 | 772 50 | 785 » | 788 75 | 782 50 | 782 50 |
| » | » | 99 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1) | | Provins aux Ormes | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 127 | 99 | 33.200 | 500 | 350 | 5 0/0 (1). | juillet 1853 | Dijon à Besançon | » | » | 500 » | » | 500 » | » | 500 » | » | 505 » | 510 » | » | » |
| » | » | » | » | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | » | Lyon à Genève | 415 » | » | » | » | 412 50 | 410 » | 410 » | » | 415 » | » | 420 » | » |
| » | » | 99 | 80.000 | 500 | 300 | 8 fr. et 4 0/0 p. un an | juin 1853. | Lyon à la Méditerr. | 640 » | 635 » | 625 » | 630 » | 647 50 | 645 » | 635 » | 637 50 | 645 » | 647 50 | 652 50 | 650 » |
| » | 750 | 99 | 134.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853. | Chemins du Midi | 490 » | 485 » | 480 » | » | 485 » | 481 50 | 490 » | » | 490 » | 492 50 | 506 » | 505 » |
| toul. | 32 | 99 | 10.000 | 500 | tout | néant. | » | Bordeaux à la Teste | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | » | Grand Central | 387 50 | 385 » | 380 » | » | 385 » | 385 » | 385 » | 385 » | 392 50 | 393 75 | 392 50 | 392 50 |
| tout. | 40 | 80 | 12.500 | 1000 | tout | 40 fr. par an | février 1853 | Naples à Castellam. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| tout. | 50 | 90 | 9.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an | janv. 1853. | Anvers à Gand | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

(1) Pendant la durée des travaux.

| | Samedi 1. Compt. | Samedi 1. Terme | Lundi 3. Compt. | Lundi 3. Terme | Mardi 4. Compt. | Mardi 4. Terme | Mercredi 5. Compt. | Mercredi 5. Terme | Jeudi 6. Compt. | Jeudi 6. Terme | Vendredi 7. Compt. | Vendredi 7. Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rentes 3 0/0 | 62 90 | 62 35 | 61 70 | 61 65 | 62 35 | 62 45 | 62 30 | 62 55 | 63 40 | 63 25 | 63 55 | 63 4[illegible] |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 89 50 | 88 70 | 88 20 | 88 » | 88 90 | 88 85 | 88 70 | 88 60 | 89 70 | 89 70 | 89 80 | 89 90 |
| Banque de France | 2500 » | » | » | » | » | » | 2500 » | » | 2590 » | » | 2560 » | » |
| Crédit mobilier | 465 » | 455 » | 435 » | 437 50 | 435 » | 437 50 | 465 » | 460 » | 485 » | 487 50 | 485 » | 495 » |
| Comptoir national | 490 » | » | 470 » | » | 470 » | » | 470 » | » | 470 » | » | 470 » | » |
| Banque foncière | 455 » | » | 450 » | » | 450 » | » | 455 » | » | 490 » | » | 400 » | » |
| Dº Obligations (Cert.) | 915 » | » | 900 » | » | 910 » | » | 910 » | » | 910 » | » | 910 » | » |
| Dº Obligations de 500 fr. | 395 » | » | 385 » | » | 400 » | » | 400 » | » | 400 » | » | » | » |
| Dº 10 d'Obligations | 91 » | » | » | » | 90 » | » | » | » | » | 50 | 90 » | » |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

| Date des emprunts | Nombre d'Oblig. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émiss. | Somme payée à ce jour | Prix de rembours. | Intérêt six mois. | Époques des tirages. | Dates des paiements. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1854 | 150.000 | 75 ans | 295 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| Dº | 91.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 99 — | 535 | 375 | 625 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1853. | 181.333 | 99 — | » | tout. | 500 | 3 0/0 | » | janvier juillet. |
| Dº | 3.300 | 99 — | 1001 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | assemb. gén. | Dº |
| Dº | 50.300 | 99 — | 500 | tout. | 650 | 3 0/0 | Dº | décembre juin. |
| 1848 | 11.491 | 41 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| Dº | 6.201 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1852. | 1.405 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1853. | 17.100 | » » | 1.070 | 375 | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1841. | 7.249 | 30 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | Dº |
| 1850. | 8.934 | 25 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | » | Dº |
| 1842. | 6.098 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | Dº |
| 1848. | 3.331 | 89 — | » | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | Dº |
| 1852. | 150.000 | 90 — | 340 | tout. | 500 | 3 0/0 | » | Dº |
| 1845. | 3.867 | 72 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | Dº | Dº |
| 1847. | 1.908 | 68 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | mars septembre. |
| 1848. | 5.000 | 67 — | 900 | tout. | 1.250 | 6 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| 1843. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | 375 | 625 | 5 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| 1841. | 1.000 | » » | » | tout. | 625 | 25 » | Dº | avril octobre. |

## Cours du 1er au 7 avril 1854.

| Noms des compagnies. | 1 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-Boulogne | 302 50 | 302 50 | 305 » | 305 » | 306 » | 305 » |
| Paris à Lyon | 975 » | » | 970 » | 970 » | 972 50 | 972 50 |
| Lyon à la Méditerranée 3 0/0 | » | 492 50 | 492 50 | 482 50 | 492 50 | 492 50 |
| Dº Nouvelles 3 0/0 | 292 50 | 290 » | 290 » | 290 » | 290 » | 292 50 |
| Montereau à Troyes | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Strasbourg | » | » | 500 » | 500 » | » | 500 » |
| Saint-Germain (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| Versailles (r. d.) | » | » | » | » | » | » |
| Ouest | » | » | 900 » | » | 900 » | 900 » |
| Dº (nouvelles) | » | » | » | 00 » | » | 960 » |
| Saint-Étienne à Lyon | » | » | » | » | » | » |
| Dº (2e émission) | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Orléans | » | » | » | » | » | » |
| Dº (Nouvelles 1848) | » | » | » | » | 1000 » | » |
| Dº (Nouvelles 1852) | 300 » | 300 » | 300 » | 300 » | 300 » | 300 » |
| Paris à Rouen | » | » | » | » | » | » |
| Dº (nouvelles) | » | » | » | » | » | 905 » |
| Rouen au Havre | » | » | » | » | » | » |
| Dº (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| Strasbourg à Bâle | » | » | » | » | » | » |
| Dº (nouvelles) | 485 » | » | » | 485 » | 485 » | » |
| Dijon à Besançon | » | » | » | » | » | » |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 31 mars au 6 avril 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes. | 31 | 1 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 695 » à 700 » | 700 » à 706 25 | 700 » à 712 50 | 700 » à 709 » | 710 » à 718 75 | 710 » à 718 75 |
| Paris à Strasbourg | 667 50 à 675 » | 670 » à 677 50 | 675 » à 681 25 | 667 50 à 675 » | 675 » à 687 50 | 681 25 à 687 50 |
| Orléans | 1050 » à 1075 » | 1025 » à 1075 » | 1035 » à 1075 » | 1025 » à 1075 » | 1050 » à 1075 » | 1025 » à 1075 » |
| Paris à Rouen | 800 » à 825 » | 800 » à 825 » | 800 » à 825 » | 800 » à 825 » | 800 » à 825 » | 775 » à 825 » |
| Rouen au Havre | 400 » à 425 » | 400 » à 425 » | 400 » à 425 » | 400 » à 425 » | 400 » à 425 » | 400 » à 425 » |
| Lyon | 755 » à 769 75 | 755 » à 769 75 | 767 50 à 781 25 | 757 50 à 769 75 | 775 » à 781 » | 775 » à 781 25 |
| Ouest | » | » | » | » | » | » |

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

| Dénomination. | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Caisse Béchet, Dethomas et Cº | 500 | 440 |
| — Leroy, de Chabrol et Cº | 1000 | 1170 |
| Oblig. de la ville de Paris (1849) | 1000 | » » |
| Dº Dº (1852) | 1000 | » » |
| Sambre à l'Oise ... Canal. | 1000 | 775 |
| Sambre française canalisée | 500 | 1500 |
| Tenès ... Cuivre. | 100 | 92 50 |
| Vieille-Montagne ... Zinc. | 200 | 470 |
| Nouvelle-Montagne ... Zinc. | 1000 | 1300 |
| Meuse ... Zinc. | 250 | » |
| Stolberg ... Zinc. | 750 | 905 |
| Eschweiler | 750 | 700 |
| Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre. | 100 | 37 » |
| Blanzy ... Charbon | 500 | 600 |
| Chazotte ... Charbon. | 1/3 300 | 510 |
| Charbonnages belges | 500 | 390 |
| Pont-de-Loup (sud) ... Charbon. | 1400 | 210 |
| Mines de la Loire ... Charbon. | 1/74315 | 475 |
| Centre-du-Flenu ... Charbon. | 1000 | 150 |
| Long-Pendu ... Charbon. | 500 | » |
| Epinac ... Charbon. | 1/3 400 | » |
| Haute Loire ... Charbon. | 500 | 250 |
| Montchanin ... Charbon. | 5000 | » |
| Azincourt ... Charbon. | 1/1 500 | 800 |

| Dénomination. | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Echarcon ... Papeterie. | 1000 | 1000 |
| Essonne ... Papeterie. | 1000 | » |
| Bastennes ... Asphalte. | 1000 | 600 |
| Monceaux-sur-Sambre ... Forges. | 1000 | 1740 |
| Aveyron (Decazeville) ... Forges. | 3000 | 4000 |
| Maubeuge (Nord) ... Forges. | 500 | 530 |
| Alais ... Forges. | 3000 | 1750 |
| Châtillon et Commentry ... Forges. | 1000 | 1100 |
| Providence ... Forges. | 1000 | 1040 |
| Herserange (n. libér.) ... Forges. | 300 | 175 » |
| Le Phénix | 750 | » |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1/000 | 4550 |
| Valentin-Cocq ... Usine. | 500 | 931 |
| Société Cail et Cº ... Usine. | 500 | 930 |
| Christofle ... Usine. | 500 | 915 |
| Tuyaux de Chameroy ... Usine. | 500 | » |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 25 |
| Gaz anglais (Paris) | 2500 | » |
| — français (Paris) | 500 | 875 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1275 |
| — de Belleville libéré | 500 | 1100 |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 825 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 705 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | » |

| Dénomination. | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 501 | » |
| — d'Arles, 1re série | 100 | 95 |
| — Dº 2e série | 100 | 45 |
| — de Besançon | 450 | 525 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | » |
| — de Versailles | 500 | 575 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries Impériales | 10000 | 10000 |
| — Caillard | 1000 | » |
| Gondoles parisiennes | 80 | 165 |
| Omnibus (Entreprise générale) | 1000 | 1050 |
| Omnibus rive gauche | 250 | » |
| Favorites ... Omnibus. | 500 | 1700 |
| Hirondelles ... Omnibus. | 1000 | » |
| Orléannaises ... Omnibus. | 1000 | 710 |
| Tricycles ... Omnibus. | 500 | 500 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | 590 |
| Désirées ... Pet. voit. | 500 | 520 |
| Lutéciennes ... Pet. voit. | 500 | 555 |
| Sylphides ... Pet. voit. | 500 | 350 |
| Générale ... Ass. maritime. | 12500 | 15 0/0 b. |
| Lloyd français ... Maritime. | 5000 | [illegible] 20 0/0 |
| Union des Ports ... Maritime. | 5000 | 14 0/0 b. |
| Mélusine ... Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination. | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Sécurité ... Maritime. | 5000 | 20 0/0 b. |
| Sauvegarde ... Maritime. | 5000 | 12 0/0 b. |
| Océan ... Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ... Incendie. | 1000 | 145 0/0 b. |
| Générale ... Incendie. | 5000 | 22.500 |
| Union ... Incendie. | 5000 | 57 0/0 b. |
| France ... Incendie. | 5000 | 32 0/0 b. |
| Phénix ... Incendie. | 4000 | 3300 |
| Providence ... Incendie. | 2500 | 31 0/0 b. |
| Urbaine ... Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance ... Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Éventualités d'Avignon | 21 50 | » |
| — de Cette | 19 | » |
| — de Campoux | 25 | » |
| Glaces d'Oignies ... Belgique. | 1000 | 1375 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 475 |
| — de Montluçon | 500 | 410 |
| Docks | 250 | 188 25 |
| Journaux réunis | 500 | 540 |
| Maberly (Amiens) | 500 | 700 |
| Gobin (Fresnoy) | 500 | 510 |
| Gamaches | 500 | 495 |
| Palais de Cristal | 100 | 10 » |
| Richer | 500 | » |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

Digitized by Google

N° 710. 18e ANNÉE. — N° 15. SAMEDI, 15 AVRIL 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

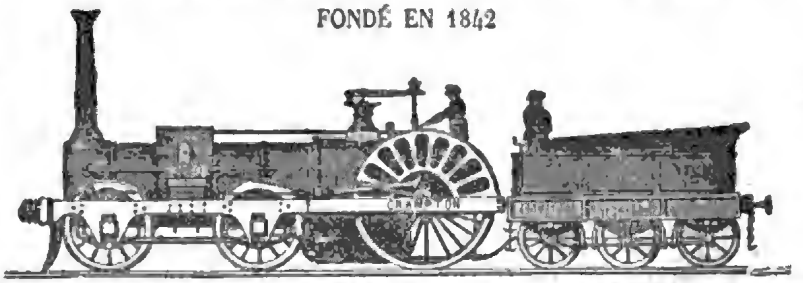
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
**85, *Rue Richelieu***

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris | 12 f. | 22 f. |
| Départements | 13 » | 24 » |
| Etranger | 16 » | 30 » |

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delisy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### *SOMMAIRE.*

Examen de la situation de la Banque de France, 249. Situation de la Banque de France, 250. — Chemin de fer Grand-Central, 250. — Chemin de fer du Midi, 251. — Chemin de fer de Saint-Germain, 251. — Chemins de fer de Dieppe et de Fécamp, 251. — Prix comparatifs des rails et de la fonte anglaise, de juin 1850 à décembre 1853, 252.—Emprunt de 270 millions, 253. — Navigation du Rhône, 253. — Recettes de la semaine, 253. — Avis aux actionnaires, 253. — Chemin de fer de Dieppe et de Fécamp. Rapport du Conseil d'administration, 255.— Chemin de fer de l'Ouest. Etat des travaux, 256. — Chemin de fer de Caen à Cherbourg, 257. — Forges, 257. — Correspondance, 257. — Rouen au Havre, tableau, 258. — Recettes, 259. — Annonces, 260, 261, 262. — Chronique de la Bourse, 262. — Tableau de la Bourse, 263. — Bourse, 264.

### Examen de la situation de la Banque de France.

Nous publions plus loin, d'après le *Moniteur*, la situation mensuelle de la Banque de France et de ses succursales, arrêtée au jeudi 13 avril 1854.

Les changements notables survenus depuis plusieurs mois dans cette situation méritent plus qu'un simple résumé et exigent des observations qui méritent une attention sérieuse.

Voici d'abord le résumé de la situation au 13 avril, comparée avec les situations des quatre mois précédents :

ESPÈCES EN CAISSE.

| | | |
|---|---|---|
| Décembre 1853, | | 317 millions. |
| Janvier | 1854, | 295 — |
| Février | — | 281 — |
| Mars | — | 292 — |
| Avril | — | 369 — |

L'*augmentation* pour le mois d'avril est ainsi de 77 millions sur la situation du mois de mars.

PORTEFEUILLE.

| | | |
|---|---|---|
| Décembre 1853, | | 375 millions. |
| Janvier | 1854, | 403 — |
| Février | — | 411 — |
| Mars | — | 381 — |
| Avril | — | 382 — |

Le portefeuille est donc stationnaire depuis deux mois, et présente une réduction de 29 millions sur le mois de février.

AVANCES SUR EFFETS PUBLICS.

| | | |
|---|---|---|
| Décembre 1853, | | 45 millions. |
| Janvier | 1854, | 43 — |
| Février | — | 38 — |
| Mars | — | 34 — |
| Avril | — | 29 — |

La *diminution* est donc constante depuis quatre mois et surtout depuis l'élévation du taux de l'escompte à 5 0/0. Cette diminution est de 5 millions d'avril sur mars, de 9 millions d'avril sur février, de 14 millions d'avril sur janvier et de 16 millions sur décembre.

AVANCES SUR ACTIONS ET OBLIGATIONS DE CHEMINS DE FER.

| | | |
|---|---|---|
| Décembre 1853, | | 89 millions. |
| Janvier | 1854, | 85 — |
| Février | — | 63 — |
| Mars | — | 64 — |
| Avril | — | 56 — |

La *diminution* des avances sur actions est analogue à celle des avances sur effets publics et provient de la même cause. Cette réduction est de 8 millions d'avril sur mars, de 29 millions sur janvier et de 33 millions sur décembre, soit 37 0/0.

BILLETS EN CIRCULATION.

| | | |
|---|---|---|
| Décembre 1853, | | 632 millions. |
| Janvier | 1854, | 643 — |
| Février | — | 624 — |
| Mars | — | 599 — |
| Avril | — | 595 — |

La *diminution* pour le mois d'avril est de 4 millions sur mars, de 29 millions sur février et de 48 millions sur janvier.

COMPTE COURANT CRÉDITEUR DU TRÉSOR.

| | | |
|---|---|---|
| Décembre 1853, | | 59 millions. |
| Janvier | 1854, | 48 — |
| Février | — | 56 — |
| Mars | — | 60 — |
| Avril | — | 77 — |

L'*augmentation* est de 17 millions en faveur d'avril sur mars.

COMPTES COURANTS PARTICULIERS.

| | | |
|---|---|---|
| Décembre 1853, | | 147 millions. |
| Janvier | 1854, | 143 — |
| Février | — | 153 — |
| Mars | — | 157 — |
| Avril | — | 202 — |

L'*augmentation* depuis un mois n'est pas moindre de 45 millions, et de 59 millions depuis janvier.

Des chiffres qui précèdent naissent des réflexions très-diverses; nous n'en ferons qu'une seule. — Il est évident que la mesure prise par la Banque, en élevant le taux de son escompte, a exercé une influence fâcheuse sur les affaires en général et sur le crédit. Que, pour prévenir une exportation de numéraire dans les pays voisins, qui, payant l'argent cher, trouvaient commode de le tirer des succursales de Marseille et de Strasbourg, en faisant tirer sur ces places frontières des traites que l'on négociait à la Banque, celle-ci ait élevé le taux de son escompte pour le papier de commerce, on peut comprendre et approuver une semblable détermination. Mais où était le besoin et la convenance d'étendre la mesure aux avances sur les rentes ou effets publics et sur les actions et obligations de chemins de fer? La rente et les obligations de chemins de fer ne rapportaient pas 5 0/0 à l'époque où l'escompte a été porté à ce taux, et, aujourd'hui encore, malgré la baisse, ils donnent à peine ce revenu; on conçoit, dès-

Digitized by Google

lors, que l'élévation de l'intérêt des avances, à un taux supérieur ou égal au revenu, ait déterminé beaucoup de porteurs sérieux à vendre leurs titres du moment où ils ne leur rapportaient plus rien. Il en a été de même pour les actions de chemins de fer ; de là, un grand nombre d'offres, peu d'empressement dans les demandes, c'est-à-dire une dépréciation exagérée et sans raison de toutes les valeurs, même les plus solides, des réalisations à tout prix, une augmentation stérile des comptes courants, s'élevant à 59 millions depuis le mois de janvier, et une réduction de la circulation de 48 millions depuis la même époque.

Si, de l'expérience et de l'observation des faits, les hommes sages doivent tirer un enseignement, il semble impossible que le gouvernement et le Conseil de la Banque ne soient pas conduits par l'étude des cinq dernières situations à examiner si l'application générale du taux de l'intérêt à 5 0/0 aux avances sur effets publics, obligations ou actions, aussi bien qu'au papier de commerce et de circulation, n'est pas contraire au but que l'on s'est proposé d'atteindre, et si dès lors il n'y a pas lieu de faire une distinction entre les escomptes et les avances.

L'élévation du taux de l'intérêt a eu pour objet de prévenir l'importation du numéraire à l'étranger, en faisant disparaître l'avantage que pouvaient présenter la création et l'escompte de papier de circulation ; mais jamais la pensée du gouvernement ni celle du Conseil de la Banque n'ont été de tarir les sources du crédit, d'avilir ou tout au moins de déprécier le cours des effets publics et des valeurs reposant sur un gage solide, incorporé au sol et faisant partie intégrante, à la fois comme cause et comme effet, de la fortune publique. Eh bien, ce résultat que l'on ne voulait pas, est précisément celui vers lequel on marche. Le cours de la rente a été déprécié à la veille d'un emprunt national ; les Compagnies de chemins de fer qui avaient à faire appel au crédit, n'ont pu placer leurs obligations ; elles ont été obligées de consentir des sacrifices considérables ; quelques-unes même devront peut-être ralentir leurs travaux. Evidemment on ne voulait pas tout cela : aussi est-il probable qu'après réflexion, après une étude approfondie des résultats de la mesure, on avisera aux moyens de rendre aux effets publics plus d'élasticité, sans renoncer pour cela aux règles de haute prudence qui dirigent constamment le Conseil de la Banque.

Les actionnaires de ce grand établissement y trouveront d'ailleurs leur compte. En effet, si l'élévation du taux de l'intérêt sur les avances (1) a augmenté de 25 0/0 les bénéfices produits par ce genre d'opérations, la diminution du chiffre des avances ayant été de 37 0/0 par suite de l'élévation à 5 0/0 du taux de l'intérêt, il y a eu, en définitive, perte pour les actionnaires comme il y aurait profit pour eux à ce que l'on revînt, sous ce rapport, au taux de 4 0/0.

AD. BLAISE (des Vosges).

(1) En janvier, les avances sur effets publics, actions et obligations, s'élevaient à 128 millions. Ce qui, à 4 0/0, produisait par an 5,120,000 fr.
En avril, les avances ne s'élèvent qu'à 85 millions. qui, à 5 0/0, ne produisent que 4,250,000 fr.
La réduction de bénéfices pour la Banque est ainsi de 870,000 fr. ou de près de 10 fr. par action, soit 200 fr. de valeur capitale.

## Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 13 avril 1854.

### ACTIF.

| | | |
|---|---|---|
| Argent monnayé et lingots.... | 122,839,970 | 85 |
| Numéraire dans les succursales. | 146,327,794 | » |
| Effets échus hier à recouvrer ce jour..... | 912,049 | 30 |
| Portefeuille de Paris, dont 65,028,498 fr. 56 c., provenant des succursales..... | 194,545,284 | 84 |
| Portefeuille des succursales, effets sur place..... | 186,996,717 | » |
| Avances sur lingots et monnaies | 1,249,000 | » |
| Avances sur lingots et monnaies dans les succursales..... | 1,356,788 | » |
| Avances sur effets publics français..... | 21,496,736 | 10 |
| Avances sur effets publics français dans les succursales... | 7,107,100 | » |
| Avances sur actions et obligations de chemins de fer..... | 10,206,500 | » |
| Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales..... | 15,717,120 | » |
| Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848..... | 70,000,000 | » |
| Escompte au trésor de bons du trésor. . . . . | 30,000,000 | » |
| Rentes de la réserve ..... | 10,000,000 | » |
| Rentes, fonds disponibles..... | 55,447,573 | 97 |
| Hôtel et mobilier de la Banque | 4,000,000 | » |
| Immeubles des succursales... | 1,018,783 | » |
| Intérêts dans les comptoirs nationaux d'escompte ..... | » | » |
| Dépenses d'administration de la Banque et des succursales... | 900,241 | 16 |
| Divers ..... | 935,254 | 08 |
| | 1,044,027,182 | 30 |

### PASSIF.

| | | |
|---|---|---|
| Capital de la Banque..... | 91,250,000 | » |
| Réserve de la Banque..... | 12,980,750 | 14 |
| Réserve immobilière de la Banque | 1,000,000 | » |
| Billets au porteur en circulation, de la Banque..... | 467,123,400 | » |
| Billets au porteur en circulation, des succursales..... | 128,181,625 | » |
| Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales..... | 6,493,187 | 84 |
| Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales... | 14,682,308 | » |
| Compte courant du Trésor créditeur ..... | 77,204,400 | 39 |
| Comptes courants de Paris.... | 172,694,257 | 64 |
| Comptes courants dans les succursales..... | 29,040,768 | » |
| Dividendes à payer..... | 605,502 | 25 |
| Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales. | 7,782,627 | 02 |
| Droits de garde. . . . . | 11,043 | 95 |
| Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales | 1,289,106 | 12 |
| Rentrées excédant l'évaluation des effets en souffrance..... | 884 | 27 |
| Divers..... | 3,787,354 | 68 |
| | 1,044,027,182 | 30 |

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

*Le Gouverneur de la Banque,*

Comte D'ARGOUT.

## Chemin de fer Grand-Central.

Nous avons publié dans le temps le texte du traité du 15 octobre 1853, par lequel la Compagnie du chemin de fer Grand-Central a acquis de la Société de Rhône-et-Loire les chemins de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire, et d'Andrezieux à Roanne, formant ensemble un réseau de 140 kilomètres.

Lors de la réunion de l'assemblée générale (15 octobre 1853), le Conseil d'administration annonçait à ses actionnaires que l'amélioration des produits de la section de Rhône-et-Loire était en voie de progrès et tendait à s'accroître.

Le relevé des recettes du premier trimestre de 1854, que nous publions aujourd'hui, justifie pleinement cette confiance.

| | | |
|---|---|---|
| La recette des mois de janvier, février et mars 1854 a été de | 2,140,993 | 73 |
| Durant la période correspondante de 1853, elle n'avait été que de | 1,740,150 | 55 |
| Augmentation pour 1854, soit 23 0/0. | 400,843 | 18 |

Les recettes totales de l'année 1853 sur la section de Rhône-et-Loire ayant été de 8,000,000 fr. environ, on peut espérer qu'en 1854 elles s'élèveront approximativement à 9,840,000 fr.

Les charges fixes résultant du rachat des chemins exploités s'élèvent, pour 1854, à 3,702,000 fr.

En calculant les frais d'exploitation à 50 0/0, il resterait encore pour les actionnaires un bénéfice net d'environ 1,200,000 fr.

Ce résultat est d'autant plus remarquable, que, jusqu'à présent, la Compagnie du Grand-Central n'a pu, par suite des délais d'enquête, commencer les travaux de rectification et augmenter le matériel roulant, conformément aux prescriptions de la convention du 16 mai 1853, passée entre M. le ministre des travaux publics et la Société de Rhône-et-Loire. Ces

Digitized by Google

travaux, qui doivent renouveler entièrement les chemins de la Loire, et leur permettre d'augmenter leurs transports en diminuant leurs frais d'exploitation, vont commencer prochainement. Et, grâce à un emprunt de 30,000,000 fr. entièrement réalisé, la Compagnie du Grand-Central pourra apporter à leur prompte exécution toute la célérité que commandent ses intérêts.

En effet, il ne faut pas oublier que le chemin de Rhône-et-Loire doit profiter, non-seulement de l'accroissement de trafic propre à son tracé, mais encore de tout ce que va lui apporter de produits le prolongement de la ligne d'Orléans jusqu'à Roanne, qui fait des chemins de la Loire la tête de ligne de la seconde voie ferrée entre Lyon et Paris.

Les travaux de la Compagnie du Grand-Central sont poussés activement sur les sections de Clermont à Lempdes, et de Montauban à la rivière du Lot, ainsi qu'aux abords de Périgueux. On annonce que dès le mois d'octobre prochain, la ligne de Clermont à Lempdes (60 kilomètres) sera livrée à la Compagnie par les constructeurs, et que son exploitation, qui rattachera le bassin houiller de Brassac au réseau de la Compagnie du chemin d'Orléans, aura lieu dès que cette Compagnie sera installée dans la gare de Clermont, c'est-à-dire vers la fin de l'année.

La section de Montauban à la rivière du Lot sera achevée à la fin de la campagne de 1855, et ouvrira aux établissements houillers et métallurgiques de l'Aveyron les marchés de Bordeaux et du Midi. La section de Périgueux est en voie de construction jusqu'à Montpont.

En résumé, la Compagnie du Grand-Central, qui exploite dès aujourd'hui le chemin de Rhône-et-Loire, ouvrira vers la fin de cette année la section de Clermont à Brassac, et, un an plus tard, la section qui rattache Decazeville et Aubin au groupe des chemins du Midi.

G. Lenoir.

## Chemins de fer du Midi.

La publication faite dernièrement par la Compagnie des chemins de fer du Midi d'une liste comprenant les numéros d'environ 2,300 actions sur lesquelles le dernier versement n'avait pas été effectué, avait fait croire à quelques personnes que les actionnaires de cette entreprise se décourageaient et que l'on serait obligé d'en venir à des exécutions, causes ordinaires d'une forte baisse sur les actions.

Ces craintes n'avaient aucun fondement; les retardataires n'étaient pas découragés, mais seulement négligents, car il a suffi de la simple publication, exigée par les statuts, des numéros de leurs actions, pour qu'ils se soient empressés de verser avec une unanimité telle, que sur les 2,300 numéros publiés, le versement réclamé a été fait aussitôt pour 2,289 actions; les 11 qui demeurent en retard appartiennent à une personne absente de France en ce moment. Le fait est assez rare et assez curieux pour que nous le constations, et chacun l'interprétera comme il doit l'être, sans que nous ayons besoin de le commenter. Nous ajouterons seulement, qu'en dehors de la somme de 33,500,000 fr. encaissée par la Compagnie sur son capital actions, elle peut disposer de la part devenue exigible sur la subvention de 51 millions que l'Etat lui a accordée par le décret de concession.

L'époque de l'assemblée générale approchant, nous nous abstiendrons, quant à présent, de donner des détails sur l'état et la marche des travaux; le rapport du Conseil contiendra, à cet égard, tous les renseignements désirables.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemin de fer de Saint-Germain.

L'achèvement de la pose de la quatrième voie dans les tunnels qui donnent accès à Paris aux chemins de fer de l'Ouest et de la Normandie, dont le chemin de Saint-Germain est la tête, a permis d'organiser cette semaine le service de départ et d'arrivée des trains de Versailles et de l'Ouest par la rive droite, sur deux voies entièrement distinctes de celles consacrées au service des trains de Saint-Germain et de Rouen.

C'est dans la nuit du 11 au 12 avril que le changement de service a été appliqué, et qu'une nouvelle garantie de sécurité, en même temps que de nouvelles facilités de service ont été offertes aux innombrables voyageurs qui fréquentent la gare de Saint-Lazare.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemins de fer de Dieppe et de Fécamp.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires a eu lieu samedi dernier, 8 avril, au siége de la Société, sous la présidence de M. d'Alton-Shée, président du Conseil d'administration.

Le rapport, lu par M. Crétu, administrateur délégué et dont nous publions le texte à la page 255, se divise en trois parties. La première présente le compte de la construction et de l'établissement au 31 mars 1854; la seconde expose la situation de la Compagnie par suite de l'ajournement de la fusion des lignes de Normandie; la troisième rend compte du procès soutenu contre plusieurs actionnaires devant la Cour impériale d'Orléans, et de l'arrêt de cette Cour qui impose à la Compagnie l'exécution de l'embranchement de Fécamp, sous peine de liquidation de la Société.

En ce qui concerne le compte de l'établissement, les recettes s'élevaient au 31 mars dernier, à raison de 425 fr. par action,

| | |
|---|---|
| à. . . . . | 15,300,000 » |
| Les dépenses à . . . . | 14,253,715 27 |
| Ce qui laisse un excédant de recette de. . . . | 1,046,284 73 |

Cet excédant est destiné, avec la somme de 75 fr. qui reste encore à verser sur l'action du 500 fr., à pourvoir aux dépenses d'établissement de la ligne de Fécamp. Il a été d'ailleurs annoncé à l'assemblée qu'il ne serait fait aucun nouvel appel de fonds avant six mois. Il sera payé aux actionnaires, en dehors du dividende annuel, jusqu'à la mise en exploitation de l'embranchement de Fécamp, un intérêt à 3 0/0 sur les 25 fr. récemment appelés, ainsi que sur les versements qui pourront être faits ultérieurement.

Le dividende, par suite de l'augmentation des produits de la ligne de Rouen, se trouve fixé à 11 fr. par action de la Compagnie de Dieppe. Ce dividende sera payé à la caisse de la Compagnie, à dater du 17 avril couant.

L'assemblée a voté à l'unanimité l'approbation du rapport et des comptes.

C. Devina.

## Prix comparatifs des rails et de la fonte anglaise,

DE JUIN 1850 A DÉCEMBRE 1853.

Nous empruntons à la circulaire de MM. L. Bailey Toms et Cie, commissionnaires en fer à Londres, le tableau suivant des prix comparatifs des fers pour rails, des fers en barres et de la fonte d'Ecosse sur la place de Londres, pendant les quatre dernières années. On remarquera dans ce tableau que le fer pour rails est celui dont les prix ont subi les plus fortes variations, par suite de l'énorme demande qui en est faite. De liv. st. 4.18.4, cours moyen de l'année 1850, les prix se sont élevés en 1853 à liv. st. 8.10.7, ou de 80 0/0. Les prix de la fonte n'ont pas subi, à beaucoup près, une augmentation aussi forte; ils ont varié seulement de liv. st. 2.4.8 à liv. st. 3.2.6, soit de liv. st. ».17.10.

On remarquera également à l'état des chargements et des stocks, qui suit le tableau des prix, que malgré l'accroissement énorme de la consommation, qui s'est élevée de 324,659 tonnes à 619,920, le nombre des hauts fourneaux n'a que très-peu augmenté, 114 au lieu de 105. Cette prudence, ce soin de ne pas engager de nouveaux capitaux dans la création d'usines venant faire concurrence aux anciennes, témoigne de la sagesse des maîtres de forges anglais, et leur permet de retirer tous les avantages de la surexcitation accidentelle des besoins sans s'exposer dans l'avenir à des encombrements de production de nature à amener une crise dangereuse.

Ad. Blaise (des Vosges).

*(Voir le tableau ci-contre.)*

Digitized by Google

# Tableau comparatif des variations de prix des fers anglais sur le marché de Londres

## DE JANVIER 1850 A DÉCEMBRE 1853.

| | | Janvier. | Février. | Mars. | Avril. | Mai. | Juin. | Juillet. | Août. | Septembre. | Octobre. | Novembre. | Décembre. | Prix moyen de l'année. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | l.st.sh. d. | l.st.sh. d. | l.st.sh. d. | l.st.sh. d. | l.st.sh. d. | l.st.sh. d. | l.st.sh. d. | l.st.sh. d. | l.st.sh. d. | l.st.sh. d. | l.st.sh. d. | l.st.sh. d. | l.s.. d. | |
| Rails livrés à bord sur les côtes du pays de Galles ou du nord-est de l'Angleterre. | 1850 | 5 7 6 | 5 0 9 | 5 2 0 | 5 0 0 | 5 0 0 | 4 17 0 | 4 12 6 | 4 12 0 | 4 12 6 | 4 12 6 | 4 15 0 | 4 18 4 | 4 18 4 | 1850 |
| | 1851 | 5 1 8 | 5 0 0 | 5 0 10 | 5 7 0 | 5 0 0 | 5 0 0 | 5 0 0 | 4 18 9 | 4 17 8 | 4 17 6 | 4 13 9 | 4 18 9 | 4 19 8 | 1851 |
| | 1852 | 4 16 10 | 4 9 2 | 4 9 2 | 4 18 9 | 5 7 0 | 5 18 9 | 8 2 8 | 8 0 0 | 6 11 3 | 7 8 4 | 8 1 0 | 9 5 0 | 6 2 4 | 1852 |
| | 1853 | 9 11 8 | 8 17 0 | 8 17 6 | 8 10 0 | 8 7 0 | 8 7 0 | 8 10 0 | 8 12 0 | 8 12 6 | 8 0 10 | 7 17 0 | 8 2 8 | 8 10 7 | 1853 |
| | | | | | | | | | | | Prix moyen | des quatre | années. | 6 2 9 | |
| Fer en barres livré à bord à Newport ou Cardif. | 1850 | 5 6 3 | 5 6 3 | 5 0 0 | 5 0 0 | 4 13 9 | 4 19 0 | 4 11 3 | 4 12 8 | 4 11 3 | 4 11 3 | 4 12 6 | 4 15 0 | 4 15 10 | 1850 |
| | 1851 | 4 17 9 | 4 13 9 | 4 15 0 | 4 16 3 | 4 10 10 | 4 10 0 | 4 10 10 | 4 11 3 | 4 8 9 | 4 8 9 | 4 8 9 | 4 8 9 | 4 11 9 | 1851 |
| | 1852 | 4 8 9 | 4 7 6 | 4 7 6 | 4 8 9 | 4 13 9 | 4 18 9 | 5 2 0 | 5 5 0 | 5 17 0 | 0 18 4 | 7 10 0 | 8 5 0 | 5 10 3 | 1852 |
| | 1853 | 8 18 4 | 8 15 0 | 8 15 0 | 8 7 0 | 8 5 0 | 8 5 0 | 0 0 0 | 8 0 0 | 8 0 0 | 8 0 0 | 8 15 0 | 8 15 0 | 8 7 11 | 1853 |
| | | | | | | | | | | | Prix moyen | des quatre | années. | 5 16 5 | |
| Fonte brute d'Écosse livrée à bord à Glasgow. | 1850 | 2 9 0 | 2 0 9 | 2 4 0 | 2 2 3 | 2 4 6 | 2 5 3 | 2 4 0 | 2 4 6 | 2 2 6 | 2 3 0 | 2 3 0 | 2 3 6 | 2 4 8 | 1850 |
| | 1851 | 2 3 10 | 2 4 0 | 2 2 0 | 2 2 0 | 2 0 9 | 2 0 6 | 1 19 6 | 1 19 6 | 1 18 6 | 1 18 9 | 1 18 3 | 1 19 10 | 2 0 8 | 1851 |
| | 1852 | 1 18 0 | 1 17 2 | 1 16 0 | 1 16 3 | 1 19 2 | 2 0 2 | 2 4 9 | 2 4 8 | 2 9 8 | 2 16 9 | 2 18 0 | 3 9 10 | 2 5 9 | 1852 |
| | 1853 | 3 6 6 | 2 10 6 | 2 13 5 | 2 13 3 | 2 11 2 | 2 13 6 | 2 17 11 | 3 7 0 | 3 4 10 | 3 9 0 | 3 18 0 | 3 19 2 | 3 2 6 | 1853 |
| | | | | | | | | | | | Prix moyen | des quatre | années. | 2 8 4 | |

## État comparatif des chargements et des STOCKS de fonte d'Écosse pendant les quatre dernières années.

| | 1850. | 1851. | 1852. | 1853. |
|---|---|---|---|---|
| | Tons. | Tons. | Tons. | Tons. |
| Chargements pour l'étranger . . . . . | 134,570 | 192,576 | 224,070 | 314,270 |
| Chargements par cabotage pour l'intérieur. . . . . | 190,083 | 260,080 | 199,950 | 305,650 |
| Total des chargements. . . . . | 324,659 | 452,756 | 424,020 | 619,920 |
| Stock au 31 décembre. . . . . | 275,000 | 350,000 | 450,000 | 220,000 |
| Hauts fourneaux en feu au 31 décembre . . . . . | 105 | 115 | 113 | 118 |

### Emprunt de 250 millions.

Cette semaine a commencé la délivrance, par le Trésor, des titres de l'emprunt de 250 millions négocié dernièrement par voie de souscription publique.

Voici dans quels termes le *Moniteur* a annoncé l'échange des récépissés provisoires de souscription contre des certificats de l'emprunt :

« Les souscripteurs à l'emprunt de 250 millions, dont la souscription a été reçue à Paris, soit au Trésor, soit aux mairies, soit à la Caisse des dépôts et consignations, sont prévenus qu'ils peuvent se présenter au ministère des finances, à la Caisse centrale du Trésor public, pour échanger leurs récépissés provisoires contres des certificats d'emprunt, et pour recevoir les remboursements qui leur sont dus.

» Ils sont invités à se présenter aux jours indiqués ci-après :

| | Pour les souscriptions effectuées les |
|---|---|
| Le 13 avril, | 14 et 15 mars. |
| Le 14 — | 16 et 17 — |
| Le 15 — | 18 et 19 — |
| Le 18 — | 20 et 21 — |
| Le 19 — | 22 et 23 — |
| Le 20 — | 24 et 25 — |

» Ceux dont la souscription a été effectuée à la recette centrale de la Seine (rue Neuve-des-Mathurins, n° 36), devront s'y présenter aux mêmes dates pour la liquidation qui les concerne.

» Les soucripteurs des départements seront prochainement informés des dates auxquelles cet échange et ce remboursement auront lieu dans chacun des chefs-lieux de département et d'arrondissement. »

### Navigation du Rhône.

On a quelquefois attribué à une partialité injuste les plaintes que nous avons élevées contre les services de batellerie organisés sur nos principaux fleuves pour le service du transport des voyageurs. Les faits suivants, que nous empruntons au *Courrier de la Drôme*, montreront si nous avons été trop sévères pour la batellerie, et si l'établissement des chemins de fer n'est pas un véritable bienfait pour les populations riveraines des fleuves, aussi bien que pour le commerce et pour les voyageurs à grande distance.

AD. BLAISE (des Vosges).

Voici l'article du *Courrier de la Drôme* :

« Avant-hier, dans la journée, *l'Aigle* n° 4, qui portait à son bord un grand nombre de voyageurs, et qui, malgré les difficultés de la navigation résultant de la baisse des eaux, avait tenté le trajet de Lyon à Avignon, toucha sur un banc de sable à la hauteur de la Roche de-Glun, et éprouva une avarie assez grave pour ne pouvoir pas continuer sa route et être dans l'obligation de déposer à terre les voyageurs.

» Ceux-ci continuèrent leur route comme ils purent jusqu'à Valence, les uns au moyen de voitures à volonté, les autres dans de petits batelets, et tout cela, bien entendu, à grands frais, comme il arrive toujours en pareille circonstance.

» Les voyageurs arrivèrent donc à Valence dans l'après-midi, et l'exaspération était grande parmi eux lorsqu'une dépêche électrique expédiée de Lyon vint leur apporter un peu de calme. Cette dépêche leur annonçait que le bateau à vapeur *le Papin* n° 7 viendrait toucher le lendemain matin à Valence et les prendrait à son bord pour les transporter jusqu'à Avignou.

» Le lendemain, par suite de cet avis, le port était occupé de bonne heure par les passagers de *l'Aigle*, attendant avec impatience le bateau annoncé, et tout joyeux de poursuivre leur route.

» Ce bateau si ardemment désiré est enfin signalé et quelques instants après il accoste le débarcadère. Une exclamation de joie l'accueille et chacun se dispose à s'y installer. Mais avant il faut déposer à terre les marchandises et les voyageurs venant de Lyon. Les agents de la police rétablissent l'ordre ; le débarquement s'opère, et enfin un mouvement très prononcé vers l'entrée du bateau se manifeste dans la foule ; mais, ô désappointement, ô douleur ! la vapeur siffle, les roues s'agitent avec fracas, et le bateau s'éloigne majestueusement laissant sur le rivage toute cette foule dont nous renonçons à décrire la stupéfaction.

» Cette fois les voyageurs étaient à bout de patience, et une plainte a été portée immédiatement par eux au parquet de Valence, qui est saisi de l'affaire. »

### Recettes de la semaine.

| *Lignes.* | *Recettes brutes.* | *Augment. s. 1853* | |
|---|---|---|---|
| | | *Totale* | *0/0.* |
| ORLÉANS | 758,995 » | 105,971 | 16.4 |
| NORD | 712,738 » | 95,090 | 15.3 |
| ROUEN | 209,297 » | 14,671 | 7.5 |
| HAVRE | 98,642 » | 14,969 | 17.8 |
| LYON | 415,317 » | 51,148 | 14.0 |
| STRASBOURG | 566,186 » | 118,066 | 26.4 |
| BALE | 68,535 » | 992 | 1.3 |
| OUEST | 126,485 » | 24,454 | 23.9 |
| MÉDITERRANÉE | 193,894 » | 52,204 | 36.8 |
| Gd CENTRAL | 2,140,993 » | 400,843 | 33.5 |

## AVIS AUX ACTIONNAIRES.

### Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

NORD.—Assemblée générale convoquée, pour le 29 avril 1854, à trois heures de relevée, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

Sur les comptes annuels de la Société, et sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Pour assister à l'assemblée générale, être possesseur de quarante actions au moins, et avoir déposé les titres et procurations à Paris, au siége de la Société, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez MM. N. M. Rothschild et fils, avant le 15 avril 1854.

PARIS A LYON. — Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, le jeudi 20 avril courant, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 bis, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration et de statuer :

I. Sur les comptes annuels de la Société.

II. Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de la Roche à Auxerre.

III. Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle ;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier ;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon.

IV. Sur les modifications à introduire dans les statuts, comme conséquence des propositions ci-dessus indiquées et sur les moyens d'exécution.

V. Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Déposer quarante actions ou plus, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de dix heures à deux heures.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

STRASBOURG. — Assemblée le mercredi 26 avril, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures.

Déposer 40 actions (anciennes et nouvelles), rue et place de Strasbourg, du 1er au 12 avril, de 11 à 3 heures.

But de l'assemblée : Approbation des comptes de l'exercice 1853 ; nomination de deux membres du Conseil d'administration ; approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl.

CAEN ET CHERBOURG. — Assemblée générale le samedi 29 avril à trois heures, 11, rue d'Amsterdam.

Déposer 20 actions avant le 12 avril, de dix à trois heures.

LYON A GENÈVE. — Assemblée générale le 27 avril à quatre heures, rue Laffitte, 23.

Déposer 20 actions rue Laffitte, 23, à Paris, chez M. Pons, 2, Capel-Court, Londres, et chez M. Kohler, à Genève, huit jours avant la réunion.

ST-RAMBERT A GRENOBLE. — Assemblée générale ordinaire, convoquée pour le samedi 29 avril courant, à midi, rue St-Georges, 50 (salle Sax).

Déposer vingt actions pour être membre de l'assemblée générale.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de ver-

Digitized by Google

sement contre les titres d'actions de la Compagnie, seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

CHEMINS DU MIDI. — Assemblée générale le 27 avril, à trois heures, salle Herz, rue de la Victoire, 48.

Déposer 40 actions de dix à deux heures, 15, place Vendôme, au Crédit mobilier.

CENTRAL SUISSE. — Assemblée générale le jeudi 27 avril à neuf heures du matin, salle du Casino à Bâle. On retire les cartes d'admission, 18, rue Bergère, à Paris, chez M. Marcuard et Cᵉ.

CRÉDIT FONCIER. — Assemblée générale le mardi 25 avril à trois heures, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

But de l'assemblée : Lecture du rapport. — Arrêt des comptes. — Fixation du dividende.

CRÉDIT MOBILIER. — Assemblée ordinaire et extraordinaire, le samedi 29 avril 1854, à dix heures du matin, place Vendôme, 15.

Cette assemblée se compose des quatre-vingts plus forts actionnaires qui ont été inscrits sur les registres de la Société, par suite du dépôt de leurs actions dans la caisse sociale, deux mois avant la confection de la liste, arrêtée un mois avant le jour fixé pour la tenue de l'assemblée.

L'assemblée aura à délibérer sur diverses modifications à introduire dans les statuts, lesquelles auront notamment pour offet l'extension à apporter aux opérations de la Société.

MINES DE LA LOIRE. — L'assemblée est ajournée par suite des notifications du gouvernement, qui ont fait éprouver des retards inévitables dans les formalités. Le jour de la réunion sera ultérieurement indiqué.

COMPAGNIE DES EAUX. — Assemblée générale annuelle, le samedi 29 avril courant, à midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration et pour délibérer extraordinairement sur des modifications à apporter à l'art. 5 et aux suivants des statuts.

Se présenter au siége de la Société, rue Basse-du-Rempart, 50, quinze jours avant celui fixé pour la réunion, c'est-à-dire au plus tard le 14 avril, afin de retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

MM. les actionnaires qui n'ont point encore échangé leurs titres provisoires, sont invités à le faire sans retard, afin de toucher les intérêts échus au 1ᵉʳ janvier dernier et de profiter du droit qui leur est conféré par l'art. 37 d'assister à l'assemblée.

VIEILLE-MONTAGNE. — Assemblée générale annuelle, le samedi 25 avril courant, à midi, à Anglour près de Liége (Belgique).

Déposer 50/10ᵉ d'actions au moins.

Le dépôt des titres doit être fait, soit à la caisse de la direction de France, à Paris, rue Richer, 19, soit à celle de la direction de Belgique, à Angleur.

## APPELS DE FONDS.

CHEMINS DE L'EST. — Appel de 150 fr. sur les actions nouvelles de la concession du 17 août 1853. Versements à la caisse de la Compagnie, rue de Strasbourg, du 5 au 15 mai prochain, de dix heures à trois heures. Imputation de 2 fr. pour intérêts de 6 mois échus. A partir du 5 mai, les actions provisoires nominatives, libérées de 250 fr., seront échangées contre des titres au porteur. Dès le 15 mai, ces titres seront seuls admis à la négociation. Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Passé le 31 octobre, les actionnaires en retard seront soumis aux dispositions de l'art. 16 des statuts.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires les conventions faites, avec l'approbation de l'assemblée générale, entre la Compagnie de l'Est et la Société générale du Crédit mobilier, dans le but de faciliter les premiers versements sur les actions nouvelles.

OUEST. — Quatrième et dernier versement de 250 fr., à dater du 15 avril, sur les obligations émises le 26 juillet 1853.

L'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû depuis ce jour sur les versements non effectués avant le 1ᵉʳ mai.

La caisse sera ouverte de 10 à 3 heures, à la gare rue Saint-Lazare.

DIJON A BESANÇON. — Voir dans le corps du journal les numéros d'actions qui n'ont pas encore satisfait aux versements appelés par les Compagnies. Le versement doit être effectué du 5 au 20 avril ; à défaut duquel on procédera à l'application de l'art. 16 des statuts.

L'intérêt 5 0/0 doit être ajouté au montant des versements arriérés.

Versements : rue Taitbout, 52, Paris.

A Besançon, grande rue, 72.

Londres, chez M. Devaux et Cᵉ.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 25 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18; à Bâle, chez M. Marcuard et Cᵉ.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. — Les porteurs de promesses d'obligations foncière, qui ont réduit leurs engagements à des coupures de 500 fr., doivent effectuer du 15 avril au 1ᵉʳ mai prochain le second versement de 100 fr.

L'intérêt de 4 fr. 50, par titre libéré de 300 f., sera déduit de ce versement ; en conséquence, les porteurs n'auront à acquitter que 95 fr. 50.

Tout porteur qui voudra se libérer complétement en payant par anticipation le dernier terme de 100 fr., exigible du 15 octobre au 1ᵉʳ novembre prochain, versera, par chaque titre, 195 fr. 50 ; il recevra des obligations définitives de 500 fr., portant jouissance du 1ᵉʳ mai, à 3 et à 4 0/0, dans les proportions précédemment indiquées.

A partir du 1ᵉʳ mai, les titres complétement libérés seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, qui délivrera en échange des certificats *nominatifs* portant les numéros de chaque obligation déposée.

On peut se présenter au siége de la Société, rue Taitbout, 57, de 11 à 3 heures.

*Coupures de 100 fr.* — La division des lots est désormais appliquée aux coupures de 100 fr., qui auront droit à un dixième du lot attribué à l'obligation de 1,000 fr., comme pour les coupures de 500 fr., qui ont droit à la moitié du lot attribué à l'obligation.

On peut, en représentant les dix coupures du même numéro, échanger les coupures de 100 f. précédemment émises (avec l'attribution du lot entier au numéro de la coupure désigné par un tirage préliminaire entre les dix numéros qui composent l'obligation de 1,000 fr.) contre des coupures de 100 fr. à l'égard desquelles s'appliquera la division par dixième.

Un tirage spécial entre les dix numéros de coupures continuera à désigner, en ce qui concerne ces titres, le numéro de la coupure qui devra recueillir le lot entier attribué au numéro de l'obligation de 1,000 fr., sous lequel les dix coupnres sont groupées.

Quant aux coupures d'obligations foncières de 100 francs à l'égard desquelles s'exerce la division des lots *par dixième*, elles auront droit, à chaque tirage des obligations du Crédit foncier de France, à

| | |
|---|---|
| Dix lots de. . . . . | 10,000 fr. |
| Vingt lots de. . . . | 5,000 |
| Dix lots de. . . . . | 2,000 |
| et Cinquante lots de. . | 500 |

En outre, chaque *coupure de cent francs*, sortie à ce tirage ou aux tirages postérieurs des obligations du Crédit foncier de France, sera remboursée à 120 fr.

Les tirages des obligations du Crédit foncier de France ont lieu tous les trois mois, les 22 mars, 22 juin, 22 décembre et 22 janvier de chaque année.

## SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

ORLÉANS. — Émission de 130,000 obligations au capital de 500 fr. chacune, produisant 15 fr. d'intérêt annuel, et remboursables au pair, par voie de tirage au sort, dans une période de 97 années, qui finira en 1951.

Pour subvenir aux dépenses des travaux de prolongement, il est créé 130,000 obligations de 500 fr. au porteur, produisant un intérêt annuel de 15 fr., payable par semestre, les 1ᵉʳ janvier et 1ᵉʳ juillet ; les obligations seront remboursables au pair, par voie du tirage au sort ; le premier remboursement aura lieu le 1ᵉʳ janvier 1855, sous déduction du versement non encore payé.

L'émission des obligations est faite au prix de 275 fr. chacune (jouissance du 1ᵉʳ janvier 1854), payable, savoir :

75 fr. dans les dix jours de l'avis qui sera donné aux souscripteurs, en échange d'un récépissé nominatif ; 100 fr. le 1ᵉʳ octobre 1854 ; 100 fr. le 1ᵉʳ avril 1855. Les versements pourront être escomptés à raison de 4 0/0 l'an.

La souscription est réservée par préférence aux actionnaires.

Elle sera ouverte, le lundi 10 avril, dans les bureaux de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, et sera fermée le mercredi 19, à six heures du soir.

PARIS A ROUEN. — Souscription, rue d'Amsterdam, 11, à l'emprunt de 18 millions émis par la Compagnie.

Les obligations, émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1,250 fr., et produisent 50 fr. d'intérêts par an.

## PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

ORLÉANS. — Paiement depuis le 1ᵉʳ avril, 11, rue de la Chaussée d'Antin, du dividende 1853, y compris l'intérêt, fixé à 62 fr. 10 c., dont le solde restant à payer est de 32 fr. 10 c.

LYON. — MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur est payé, depuis le 1ᵉʳ avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

ROUEN AU HAVRE. — Paiement du dividende de 12 fr. par action, depuis le 3 avril, rue d'Amsterdam, 11.

OUEST. — Depuis le 1ᵉʳ avril, paiement du coupon d'intérêt du 2ᵉ semestre 1853 et du

Digitized by Google

dividende, total 16 fr. par action, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare.

ST-GERMAIN. — Paiement, depuis le 1er avril, du dividende de 20 fr., à la gare, rue Saint-Lazare.

MÉDITERRANÉE. — Emprunt de 60 millions 5 0/0.

Paiement du coupon d'intérêt de 12 fr. 50 le 1er avril, à Paris, rue Laffitte, 23.

Le dividende, 40 fr. pour l'exercice 1853, ainsi que les 6 fr. d'intérêts, échéant le 31 mars 1854, sont payés (ensemble 16 fr. par action), depuis le 1er avril, dans les bureaux de la Compagnie.

Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement de coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux.

A Marseille, à la gare.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Depuis le 5 avril :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, 14;

2° A Londres, chez MM. Devaux et C°.

Paiement du deuxième semestre d'intérêt à raison de 5 0/0 par an sur la somme de 200 fr. versée par action.

MINES DE LA LOIRE. — Dès le 16 avril, paiement du dividende de 22 fr., solde du dividende de 1853, rue de la Victoire, 44, de 10 à 2 heures; à Lyon, rue Lafont, 2.

Le coupon sera détaché après la bourse du 6 avril.

ANVERS A GAND. — Paiement du dividende de 1853, fixé à 13 fr., depuis le 15 mars, 34, rue de Provence.

## ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 23 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

ST-ÉTIENNE A LYON. — Depuis le 15 mars, les bureaux de l'Agence centrale sont transportés place Vendôme, 15 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, antérieures au 1er janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie, le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854.

Pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu, on est prié de retirer les bons de délivrance.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, à partir du 12 de ce mois, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

## AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6,201 — 6,203—6,210—6,213——6,225—6,230—6,231—6,232—6,234—6,236—6,240—6,242—6,243—6,251—6,266—6,269—6,271—6,273—6,279—6,281—6,283—6,291—6,293—6,295—6,297—6,299, et celles de l'emprunt de 1847 portant les numéros 1,002—1,008—1,015—1,017—1,019—1,023—1,035—1,037—1,038—1042—1,061—1,064—1,083, tirées le 24 février, sont remboursées depuis le 1er mars à 1,250 fr., rue d'Amsterdam, 11, de dix à trois heures.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. — Les numéros de 80 obligations de 1er ordre et des 40 obligations de 2e ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 28 mars 1854, sont remboursées au pair depuis le 1er avril, 15, place Vendôme.

1er ordre. — Série 49, n° 961 à 980 inclus. — Série 144, n° 2,861 à 2,880. — Série 25, n° 481 à 500. — Série 34, n° 661 à 680. En tout 80 obligations.

2e ordre. — Série 45, n° 881 à 900 inclus. — Série 6, n° 101 à 120. Total 40 obligations.

CRÉDIT FONCIER. — Voir, dans le corps du journal, les numéros du 5e tirage du 22 mars.

C. DEVINA.

## Chemin de fer de Dieppe et de Fécamp.

### RAPPORT

*Du Conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 8 avril 1854.*

### CONSTRUCTION ET ÉTABLISSEMENT.

Messieurs,

Le montant des dépenses du compte de construction et de l'établissement s'élevait, au 31 mars 1853, à 14,234,316 24

Depuis il a été dépensé 35,312 fr. 21, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| *Dépenses générales.* | | |
| Frais et honoraires | 12,279 62 | |
| Annonces et frais d'abonnement pour les dépenses générales de la construction de l'embranchement de Fécamp | 8,820 70 | |
| Perte sur la réalisation du capital | 2,291 28 | |
| | | 23,091 60 |
| *Terrains.* | | |
| Indemnités, frais et intérêts | 4,948 31 | |
| Frais de personnel pour l'acquisition des terrains de la ligne de Fécamp | 499 95 | |
| | | 5,448 26 |
| *Etablissement de la ligne.* | | |
| Etablissement d'un passage à niveau | 1,884 30 | |
| Aménagements à Longueville | 3,017 15 | |
| Traitement et dépenses diverses du service des ingénieurs pour l'embranchement de Fécamp | 1,870 90 | |
| | | 6,772 35 |
| Ensemble | | 35,312 21 |

Par contre il vous est rentré :

| | | |
|---|---|---|
| Sommes considérées comme perdues sur la réalisation du capital | 6,672 37 | |
| Reventes et recouvrements pour terrains | 9,240 81 | |
| Total | | 15,913 18 |
| Ce qui réduit la dépense de l'année à | | 19,399 03 |
| et porte le compte total des dépenses de la construction et de l'établissement, au 31 mars 1854, à | | 14,253,715 27 |
| Le montant du capital social appelé étant de 425 fr. sur 36,000 actions, soit ensemble 15,300,000 fr., l'excédant du capital sur les dépenses est, au 31 mars 1854, de | | 1,046,284 73 |
| Somme égale | | 15,300,000 » |

Après le vote de votre dernière assemblée générale qui nous avait autorisés à aliéner votre concession à la fusion des Compagnies de chemins de fer de l'Ouest et du Nord-Ouest, nous avions lieu de penser que le traité intervenu entre ces Compagnies recevrait promptement son application.

Cependant, l'approbation du gouvernement s'est trouvée suspendue d'abord par l'étude des chemins de fer de Bretagne, dont l'exécution devait être mise à la charge de la fusion. Depuis, les circonstances politiques sont venues opposer de nouvelles difficultés à la réalisation de ce projet. Il no nous appartient pas de vous dire si elles peuvent être promptement levées. Nous ne sommes pas intervenus dans les négociations entamées entre le gouvernement et ces Compagnies; nous ne pouvons que nous référer aux déclarations faites successivement par les Conseils d'administration de ces Compagnies dans les assemblées générales, et desquelles il résulte que ces Compagnies, tout en maintenant l'utilité de la fusion, reconnaissent que chacune d'elles est libre de pourvoir aux nécessités de sa situation.

Digitized by Google

En attendant que le projet de fusion puisse être utilement repris, vous continuez à jouir des avantages qui vous sont faits par le traité passé avec la Compagnie de Rouen, et qui, indépendamment du revenu fixe qu'il vous assure, vous fait participer à l'accroissement des produits de cette ligne.

C'est ainsi que votre revenu, qui, l'année dernière, n'était que de 9 fr. 30 c. par action, s'élève cette année à 11 fr. Il n'eût pas atteint ce chiffre s'il eût dû être établi seulement sur les recettes propres à votre exploitation. Ce n'est pas à dire que les motifs qui ont déterminé la Compagnie de Rouen à conclure le traité passé avec votre Compagnie se trouvent infirmés par le résultat. La Compagnie de Rouen a eu un intérêt indirect à s'assurer de la libre exploitation de votre ligne.

Nous vous avons fait connaître dans les diverses assemblées générales qui ont précédé, le peu de succès de nos demandes auprès de l'autorité supérieure pour nous soustraire à l'obligation que vous imposait votre loi de concession, de construire un embranchement partant de la ville de Fécamp et allant aboutir sur la ligne du Havre.

Dans une assemblée générale extraordinaire du 4 mars 1850, vous aviez décidé que cet embranchement ne serait pas exécuté, et votre décision avait été sanctionnée par un arrêt de la Cour d'appel de Paris en date du 26 avril suivant.

Cet arrêt a été cassé par la Cour souveraine et l'affaire a été renvoyée devant la Cour Impériale d'Orléans, qui s'est rangée à la jurisprudence de la Cour de cassation.

Par un arrêt du 20 juillet 1853, elle a déclaré *résolu le contrat de Société* et condamné la Compagnie de Dieppe à restituer aux actionnaires dissidents les sommes par eux versées, si mieux elle n'aimait construire l'embranchement de Fécamp; dans ce cas, les travaux seraient commencés dans un délai de dix mois, conduits à moitié dans un délai de vingt mois, et terminés dans un délai de trente mois à partir du jour de la signification de l'arrêt.

La Cour a d'ailleurs accordé trois mois pour faire cette option.

Nous avons opté pour l'exécution de l'embranchement : c'était la seule marche à suivre.

En effet, nous pouvions nous pourvoir devant la Cour de cassation. Mais ce pourvoi ne présentait aucune chance de succès. Il n'était pas probable que la Cour cassât un arrêt conforme à la jurisprudence qu'elle venait d'établir.

D'un autre côté, les délais impartis par la Cour d'appel portaient une déchéance; ils devaient courir et s'accomplir pendant les lenteurs inévitables qu'entraîne un pourvoi dont l'effet, en pareille matière, n'est jamais suspensif.

La Compagnie aurait pu songer à désintéresser les actionnaires de Fécamp, les seuls en cause devant la Cour d'Orléans. Mais derrière eux étaient venus se placer d'autres actionnaires déjà demandeurs en 1847, et prêts à profiter de l'arrêt de la Cour de cassation et de celui de la Cour d'Orléans pour réclamer des sommes considérables.

Enfin, à ces actionnaires seraient venus se joindre ceux qui, n'ayant pas assisté à l'assemblée générale du 4 mars 1850, et acquiescé expressément au vote de cette assemblée, se trouvaient dans le cas de demander le remboursement des sommes par eux versées.

Ils représentaient 7,420 actions, soit un capital de 2,968,000 fr.

La position de la Compagnie était donc telle que l'inexécution de l'embranchement de Fécamp, dans les délais fixés par la Cour d'Orléans, avait pour conséquence forcée la dissolution, c'est-à-dire la ruine de la Société.

Nous avons opté pour l'exécution, et, les 14 octobre et 10 novembre derniers, nous avons signifié notre décision, par acte extra-judiciaire, aux actionnaires opposants.

Par suite de cette résolution, nous avons dû faire un appel de 25 fr. par action. En même temps nous écrivions à la Compagnie de Rouen pour l'informer de notre détermination.

Vous savez qu'aux termes du traité que vous avez passé avec cette Compagnie, elle s'est réservé la faculté de résiliation dans le cas où vous seriez obligés de construire la ligne de Fécamp.

Il importait donc de connaître les intentions de la Compagnie de Rouen.

Dans le même moment, nous exposions au gouvernement les embarras de votre situation.

Nous lui rappelions les difficultés qui s'étaient toujours produites dans la Compagnie de Dieppe à chaque appel de fonds, difficultés qui n'allaient pas manquer de se représenter; les retards apportés dans les versements et la pénible nécessité où se trouverait encore le Conseil d'administration de mettre à exécution les dispositions rigoureuses des statuts contre les actionnaires retardataires.

Nous demandions que, soit par une subvention, soit par une garantie de 4 0/0 sur la somme de 4 millions à laquelle est évaluée la construction de l'embranchement de Fécamp, l'Etat vînt en aide à une Compagnie qui n'a jamais rien reçu de lui, lorsque depuis 1848 toutes les autres Compagnies ont vu leurs contrats s'améliorer.

Enfin nous nous sommes réunis à la Compagnie du Havre, qui se serait chargée de la construction de la ligne de Fécamp, si le gouvernement avait consenti à modifier sa loi de concession.

Toutes ces démarches ont été infructueuses.

M. le ministre des travaux publics nous a informé, le 30 décembre dernier, qu'il regrettait de ne pouvoir prendre nos demandes en considération.

Vous reconnaîtrez par cet exposé que si nous n'avons pu réussir à alléger la charge que va faire peser sur votre entreprise la construction de la ligne de Fécamp, nous n'avions rien négligé pour arriver à un résultat meilleur.

Cette construction décidée, nous avons dû nous occuper des mesures nécessaires pour en assurer l'exécution de la manière la plus prompte et toutefois la plus économique.

Au moyen d'un abonnement annuel de 25,000 fr., nous avons obtenu des Compagnies de Rouen et du Havre que les divers services de l'exploitation mixte concourussent, chacun en ce qui le concerne, à la construction de l'embranchement de Fécamp.

Vous êtes ainsi dispensés de recomposer un personnel complet pour le service des Ingénieurs, celui du contentieux et de la comptabilité, ce qui vous eût entraînés dans une dépense beaucoup plus considérable. Vous économiserez en outre le loyer d'un local pour y placer les bureaux de ces divers services.

Enfin, en réduisant à 15,000 fr. le montant de ses jetons de présence, votre Conseil d'administration a encore apporté une nouvelle diminution dans l'indemnité que vous lui aviez allouée précédemment.

Déjà la notice et les divers plans pour déterminer le tracé de la ligne de Fécamp ont été adressés à M. le ministre des travaux publics.

Aussitôt que le tracé adopté par l'administration supérieure nous aura été renvoyé, il sera procédé à la levée des plans d'expropriation.

Nous sommes ainsi dans les délais que la justice nous a imposés pour la construction de l'embranchement de Fécamp, et, dès à présent, à l'abri des conséquences fâcheuses de l'arrêt de la Cour d'Orléans.

L'appel de 25 fr. par action a produit jusqu'à ce jour 527,000 fr.

Les travaux sur la ligne de Fécamp ne devant nécessiter de paiements importants que dans le second terme des délais fixés, nous avons placé 500,000 en bons du Trésor à 5 1/2 0/0.

Aux termes des statuts, les versements effectués donnent droit à un intérêt annuel de 3 0/0. Il résultera des placements que vous aurez opérés une différence de 2 1/2 0/0 en faveur de la Compagnie.

Nous soumettons à votre approbation, conformément aux statuts, la seule revente de terrains faite depuis le 31 mars 1853.

Le dividende de 11 fr. par action vous sera payé à la caisse de la Compagnie à dater du 17 avril prochain.

---

## Chemin de fer de l'Ouest.

### ÉTAT DES TRAVAUX.

Nous lisons dans l'*Union de la Sarthe* :

« Dimanche, une locomotive sur laquelle se trouvaient M. l'ingénieur Boulongne et le chef du mouvement, M. Goudchaux, a parcouru, sans interruption, la voie ferrée de Paris jusqu'au Mans. La locomotive, enrubanée et pavoisée, a fait une entrée triomphale dans la gare, où la nouvelle de son arrivée avait attiré un grand nombre de curieux.

» Vers midi et demi, MM. les ingénieurs du chemin de fer, en compagnie de M. le préfet et de plusieurs autres personnes, sont montés sur une locomotive et ont été inspecter la ligne jusqu'au delà de Connerré. Connerré est la seconde station entre Le Mans et La Ferté-Bernard; la première station est à Pont-de-Gennes. Partout les habitants de la campagne, accourus pour voir un spectacle aussi nouveau, restaient ébahis sur le passage de la machine, qui, cependant, vu l'état du ballast, n'était mue que par une force très-ordinaire de quatre atmosphères.

» Toute cette partie de la ligne suit la pittoresque vallée de l'Huisne, au milieu d'un paysage accidenté. En passant près de la station de Pont-de-Gennes, on aperçoit sur la hauteur le château de Montfort, appartenant à M. le marquis de Nicolaï, qui domine tout le village de sa masse imposante. Plus loin, on découvre, à travers un bouquet de grands bois, la belle architecture du château de M. le marquis du Luart.

» La locomotive, après avoir fait une halte de vingt minutes, après avoir raionti çà et là sa marche dans l'aller et le retour, est rentrée à la gare deux heures après en être partie; elle avait parcouru 60 kilomètres.

» L'inauguration aura lieu, selon toutes les prévisions, vers le 21 du mois de mai. La ligne serait ouverte déjà, du Mans à Paris, *si les rails n'avaient pas manqué*. MM. les ingénieurs qui ont dirigé ces travaux avec tant de capacité et d'intelligence, y ont mis en même temps une

Digitized by Google

telle activité, qu'il n'a pas dépendu d'eux que la voie ferrée du Mans à Paris ne fût livrée à l'impatience des populations depuis le mois dernier. »

### Chemin de fer de Caen à Cherbourg.

Les terrassements ont été commencés aux environs de Valognes, sur une longueur de 6 à 7 kilomètres; mais comme on n'y emploie que les ouvriers sans travail de l'arrondissement de Cherbourg, il règne peu d'activité sur les chantiers.

Le crédit ouvert est seulement de 600,000 fr.

G. LENOIR.

### Forges.

SAINT-DIZIER.

La tenue des fontes est toujours bonne; les transactions consécutives qui s'opèrent les maintiendront quelque temps dans cette position favorable. Divers marchés viennent d'être conclus dans des conditions qui ne s'écartent pas de celles que nous faisions connaître dans nos derniers numéros. Pour un marché à longue haleine, on a obtenu 152 fr. 50 et 155 f.; un autre à livrer dès à présent, pendant plusieurs mois, au fur et à mesure de la fabrication, a été passé à 157 fr. 50; à livrer de suite, on demande 160 fr., mais peu de producteurs pourraient s'engager avec cette obligation. La rareté de cet article commence à se faire sentir; elle contribuera beaucoup à soutenir les prix.

Une erreur a été commise dans notre dernier bulletin. Nous citions des marchés à livraison immédiate à 152 fr. 50 et 155 fr., et d'autres à long terme traités à 150 fr.; c'est 160 fr. qu'il faut lire; cette erreur typographique a pu être d'autant plus comprise que plus bas nous parlions d'un marché à ce dernier taux, et que nos précédentes chroniques établissaient une différence de prix entre la livraison prochaine et la livraison reculée.

La demande des fers est calme; il ne se traite aucune affaire marquante. Le prix de 330 fr. pour les fers laminés ne bouge pas. En fers battus on ne fait presque rien; des usines se mettent en chômage.

PARIS.

Par décret impérial, un droit d'octroi est établi à Paris, sur les fers à bâtiments : il est de 3 fr. sur le fer et de 2 fr. sur la fonte.

Le commerce des fers maintient sa position, cependant les affaires sont dans un état de langueur voisin du calme complet.

Examinons maintenant l'état des cours dans les entrepôts. Les fers se soutiennent à 340 fr. les fers de fonte au coke, et 350 fr. ceux de fonte au bois, à quatre mois de terme au lieu de six accordés précédemment. On cite des ventes au-dessous de ces prix suivant les conditions dans lesquelles elles ont été faites, soit que le vendeur, craintif ou trop approvisionné, ait forcé la vente par une concession, soit qu'on ait vendu au comptant. En général, l'acheteur au comptant trouve, aujourd'hui que le crédit s'est resserré, des conditions très-avantageuses. — Le petit rond n'a pas de cours; des marchés exceptionnels ont été conclus à très bas prix. — Le fil de fer clair est coté 4 fr. 40 la botte n° 1, recuit 4 fr. 20; la deuxième qualité, 20 c. de moins. — La pointe est à 42 fr. le n° 20, 43 fr. le n° 19, 45 fr. le n° 18, 46 fr. 50 le n° 17, 48 fr. le n° 16, 49 fr. 50 le n° 15, 52 fr. le n° 14; 55 fr. le n° 13, au-dessus le n° 20 41 fr. poids net; la vente est encore calme; les besoins de la campagne ne tarderont pas à la provoquer.

La fonte pour deuxième fusion est cotée comme suit : française, 240 220 fr.; anglaise, 250 260 fr.; écossaise, 230 235 fr. En première main, nos usines vendent, rendu à Paris, 207 fr. 50 et 210 fr. les 1,000 kil.; plusieurs marchés ont été faits dans ces conditions. La fonte de Belgique manque, la production suffit bien juste à la consommation intérieure de ce pays, et la fonte affinage a eu pendant plusieurs mois une vente si animée que des producteurs ont préféré cette fabrication.

Les prix des métaux sont sans changement aux derniers cours. La tenue continue à être meilleure pour le cuivre; l'étain se soutient difficilement; le plomb est en meilleure position; la vente du zinc présente également une amélioration. Voici le cours de la Bourse : Cuivre de Russie, 330 340 fr. les 100 kil.; cuivre d'Angleterre, 325 330 fr.; laminé rouge, 345 350 fr.; laminé jaune, 320 fr — Etain anglais, 340 fr.; Pérou brillant, 315 fr.; id. lerne, 305 f. Banca, 345 350 fr. — Plomb de France, 70 fr.; d'Espagne, 70 fr.; d'Angleterre, 72 fr. — Zinc brut : Silésie, 63 fr.; Vieille-Montagne, 70 fr.; laminé, 75 fr.

O. SAUPIQUE.

## MARCHÉS ÉTRANGERS.

### Prix des fers en Angleterre.

Londres, 31 mars :

Les fontes en gueuses d'Ecosse ont baissé jusqu'à 92 fr. 50; le marché a clos à ce prix; on cote les fers en barres dans le pays de Galles à 212 fr. 50; à Liverpool, 237 fr. 50; dans le Staffordshire, 262 fr. 50; les rails dans le pays de Galles sont cotés 200 fr.; au Staffordshire, 312 fr. 50.

Liverpool, 30 mars :

La demande pour les fers manufacturés continue à être active et les prix se soutiennent avec beaucoup de fermeté : les rails seulement ont pu être obtenus un peu plus facilement. Les fontes en gueuses d'Ecosse ont subi une baisse; on a vendu à 92 fr. 50 par tonne rendu à bord à Glascow. Les numéros 1, sortes d'Amérique, sont cotés de 121 fr. 25 à 122 fr. 50 par tonne.

(*L'Ancre, de Saint-Dizier.*)

Le journal la *Presse*, dont le tirage nécessitait déjà trois compositions, annonce qu'il va faire une QUATRIÈME COMPOSITION. La *Presse* est maintenant, de tous les journaux de France, celui qui s'élève au plus haut chiffre de tirage : il dépasse 32,000 exemplaires. Ce succès ne s'explique pas seulement et par l'esprit d'initiative qui caractérise la rédaction de cette feuille, indépendante de tous les partis, et par la supériorité reconnue de son bulletin scientifique et de sa partie littéraire critique; il s'explique encore par l'infériorité du prix d'abonnement, qui est resté fixé à 48 francs par an (13 francs par trimestre), quoique les droits de poste et de timbre soient de 36 francs par année. Restent donc 12 francs seulement pour subvenir aux frais de papier, de tirage, de pliage, de bandes d'adresses, et enfin de rédaction. On sait cependant que la *Presse* publie tous les jours un feuilleton consacré par les noms de Mme Emile de Girardin, de George Sand, d'Alexandre Dumas, d'Eugène Sue, de Jules Sandeau, de Méry, de Théophile Gautier, de Paulin Limayrac, de Paul Meurice, de Paul Féval, etc., etc.

### Correspondance.

M. B., à X. — N° 1, inconnu. — N° 2, non. — N° 3, environ 45 fr., mais la sécurité du capital est médiocre. — N° 4, non. — N° 5, ils le paraissent. — N° 6, attendre. — N° 7, 30 fr. — N° 8, comme placement, oui. — N° 9, excellente comme argent. — N° 10, les liquidations de quinzaine sont mutuelles pour ces affaires. — N° 11, non, ne pas entrer dans des entreprises nébuleuses. — N° 12, Strasbourg.

M. L. P., à Valenciennes. — L'intérêt est de 4 0/0, soit sur 300 fr. 12 fr. ou sur les 500 fr. 20 fr.

M. F., à St-B. (Somme). — N° 1, Orléans, Strasbourg, Nord, Lyon, Méditerranée. — N° 2, 62 fr. 10, 60 fr., 32 fr. 50, 46 fr., 50 fr., 30 fr. — N° 3, pas très-considérable; attendre; nous rien de précis; il y aura sous peu des sections terminées. — N° 4, Strasbourg. — N° 5, Orléans, Strasbourg, Nord, Lyon, Méditerranée, Rouen. — N° 6, attendre.

M. N. L. — N° 1, oui. — N° 2, 75 fr. — N° 3, 70 fr. — N° 4, 40 fr. — N° 5, 250 fr.

M. F. B., à Bordeaux. — N° 1, vendez. — N° 2, excellent; gardez. — N° 3, oui, si les prix fixés s'étaient maintenus. — N° 4, affaire très-médiocre.

M. V. P., à Lyon. — N° 1, 250 fr. — N° 2, 400 fr. — N° 3, 500 fr. — N° 4, 375 fr. — N° 5, 750 fr. — N° 6, nous donnerions la préférence au n° 3.

M. W. C., à Londres. — Cet arbitrage est sage, mais à la condition de le faire comme échange de placement et nullement comme spéculation.

M. S. T., à Tours. — N° 1, bonne valeur. — N° 2, 45 0/0. — N° 3, ordinaire. — N° 4, peu d'avenir. — N° 5, pas de marché.

M. B. H., à Nantes. — C'est une erreur; l'intérêt et portion du dividende sont compris dans le paiement effectué le 1er octobre; le solde du dividende se paie le 1er octobre.

M. A. V., au Havre. — Remboursable à 132 fr.

M. G., à V. — N° 1, le chiffre de 450 fr. est bien élevé; mais on peut prévoir 420 fr. — N° 2, Orléans, Strasbourg, Nord, Méditerranée, Lyon.

M. C. B., à Nancy. — N° 1, excellent placement à conserver. — N° 2, garder. — N° 3, Strasbourg, Lyon, Nord.

M. A. V., à Troyes. — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N° 3, oui.

M. E. W., à Londres. — N° 1, 45 0/0. — N° 2, sécurité entière. — N° 3, oui. — N° 4, non.

M. L. P., à Valenciennes. — Les numéros publiés sont ceux qui sont remboursables avec lots et ceux remboursables au pair, le remboursement avec prime n'aura lieu qu'après la libération.

M. Ch. N., à Limoges. — N° 1, si on ne distribue que le bénéfice réalisé, il y aura plutôt de la perte que du bénéfice. — La Compagnie refuse de le faire connaître. — N° 2, rien de favorable. — N° 3, contre du Midi. — N° 4, contre des Est nouveaux.

M. L. J., à Blois. — N° 1, excellent. — N° 2, mauvais. — N° 3, gardez.

M. E. A. — N° 1, gardez. — N° 2, oui. — N° 3, vendez. — N° 4, non. — N° 5, jamais. — N° 6, sans avenir.

Digitized by Google

# COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE ROUEN AU HAVRE.

## Compte de l'Établissement au 28 Février 1854.

### DÉPENSES.

| | | |
|---|---|---|
| **DÉPENSES GÉNÉRALES :** | | |
| Dépenses antérieures à la constitution de la Société. | 188,603 89 | |
| Administration, frais généraux. | 1,112,817 47 | |
| Intérêts des actions | 1,767,512 71 | |
| — des obligations et remboursements. | 484,765 10 | |
| Négociation du 3e emprunt. | 1,226,555 15 | |
| | | 4,780,314 32 |
| **TERRAINS :** | | |
| Acquisitions, etc. | | 9,501,751 11 |
| **ÉTABLISSEMENT DE LA LIGNE :** | | |
| Études et surveillance des travaux. | 783,757 68 | |
| Travaux de la voie. | 23,078,450 45 | |
| Gares et stations | 8,283,665 12 | |
| Travaux *extra*, épreuves, dragages | 1,640,812 44 | |
| Voie de fer | 6,315,962 51 | |
| | | 40,102,648 20 |
| **MATÉRIEL :** | | |
| Matériel roulant. | 3,464,070 85 | |
| Matériel fixe. | 269,817 00 | |
| Petit matériel et mobilier | 229,255 94 | |
| | | 3,963,144 39 |
| TOTAL des dépenses. | | 58,347,858 02 |
| Excédant du capital sur les dépenses | | 652,141 98 |
| | | 59,000,000 » |

### CAPITAL ET EMPRUNTS.

| | |
|---|---|
| Capital des actions. | 20,000,000 » |
| Prêt de l'État. | 10,000,000 » |
| Subvention de l'État | 8,000,000 » |
| Subvention de la ville du Havre | 1,000,000 » |
| 1er Emprunt | 10,000,000 » |
| 2e Emprunt | 5,000,000 » |
| 3e Emprunt. | 5,000,000 » |
| | 59,000,000 » |

## Compte de l'Exploitation au 28 Février 1854.

### DÉBITEURS.

| | |
|---|---|
| Caisse, Banque, Valeurs diverses. | 2,186,015 60 |
| Trafic à liquider | 75,132 80 |
| Dépenses payées d'avance. | 10,493 31 |
| Approvisionnements pour l'entretien de la voie | 144,696 75 |
| Subvention de l'Etat. | 10,000 » |
| Valeurs de la retenue sur la locomotion. | 586,664 10 |
| | 3,013,002 56 |

### CRÉDITEURS.

| | |
|---|---|
| Excédant du capital sur les dépenses de l'Établissement. | 652,141 98 |
| Dépenses diverses à payer. | 298,210 53 |
| Dividendes anciens. | 32,229 40 |
| Service des Emprunts (sommes échues et prélèvements). | 486,350 » |
| Intérêts du prêt de l'Etat. | 216,666 67 |
| Retenue sur la locomotion pour détérioration du matériel roulant. | 607,621 60 |
| Bénéfices de l'Exploitation du semestre (1). | 719,782 38 |
| (1) Ce compte comprend le solde du dernier exercice | |
| | 3,013,002 56 |

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 2 au 8 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 80,941 voyageurs | 282,375 25 |
| Bagages, marchandises, etc. | 430,363 01 |
| TOTAL | 712,738 26 |

Semaine correspondante de 1853.

| | |
|---|---|
| 69,011 voyageurs | 277,538 95 |
| Bagages, marchandises, etc. | 340,108 80 |
| PRODUIT total | 617,647 75 |

Recette totale du 1er janvier au 8 avril.

| | |
|---|---|
| 1854 | 9,403,894 02 |
| 1853 | 7,986,375 80 |
| DIFFÉRENCE | 1,417,518 22 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 2 au 8 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 18,503 voyageurs | 94,518 25 |
| Bagages, marchandises, etc. | 114,779 70 |
| TOTAL de la semaine | 209,297 95 |
| TOTAL de l'exercice courant | 2,784,277 15 |
| Semaine correspondante de 1853 | 194 626 45 |
| Exercice correspondant de 1853 | 2,431,700 35 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 2 au 8 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 11,366 voyageurs | 34,942 90 |
| Bagages, marchandises, etc. | 63,699 90 |
| TOTAL de la semaine | 98,642 80 |
| TOTAL de l'exercice courant | 508,098 50 |
| Semaine correspondante de 1853 | 83,673 75 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 419,996 10 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 2 au 8 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 39,704 voyageurs | 220,272 40 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand. | 195,045 45 |
| TOTAL de la semaine | 415,317 85 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 4,541,118 60 |
| TOTAL | 4,956,436 45 |
| Semaine correspondante de 1853 | 364,169 10 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 4,269,564 70 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 4,633,733 80 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 27 mars au 2 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 11,005 voyageurs | 25,503 25 |
| Messageries, bagages, marchandises | 43,032 27 |
| TOTAL | 68,535 52 |
| Semaine correspondante de 1853 | 67,543 29 |
| Recette totale du 1er janv. au 2 avril | 755,854 33 |
| — 1853 | 635,565 15 |
| Différence en faveur de 1854 | 123,289 18 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 2 au 8 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 306,534 27 |
| Bagages, marchandises, etc. | 452,461 30 |
| TOTAL | 758,995 57 |
| Semaine correspondante de 1853 | 653,023 61 |
| Différence en faveur de 1854 | 105,971 96 |
| Recettes du 1er janvier au 8 avril | 10,270,259 47 |
| Recette correspondante de 1853 | 7,860,474 46 |
| Différence en faveur de 1854 | 2,409,785 01 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 14e semaine.

Du 2 au 8 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 243,253 85 |
| Marchandises | 322,932 87 |
| TOTAL de la semaine | 566,186 72 |
| Recettes antérieures | 6,369,231 03 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 6,935,417 75 |
| 14e semaine de 1854 | 566,186 72 |
| Semaine correspondante de 1853 | 448,120 03 |
| Différence en faveur de 1854 | 118,066 69 |
| Exercice 1854 | 6,935,417 75 |
| Id. 1853 | 5,246,703 47 |
| Différence en faveur de 1854 | 1,688,714 28 |

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 2 au 8 avril 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 12,651 45 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 26,980 30 |
| TOTAL | 39,631 75 |
| Recettes antérieures | 390,942 84 |
| TOTAL | 430,574 59 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 3 au 9 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 10,103 voyageurs (gr. vitesse | 42,296 45 |
| (Petite vitesse) | 36,144 36 |
| TOTAL | 78,440 81 |
| Rive droite. — 37,359 voyageurs | 31,057 90 |
| Rive gauche — 21,828 voyageurs | 16,986 70 |
| TOTAL | 126,485 41 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 66,741 74 |
| Rive droite | 23,525 70 |
| Rive gauche | 11,763 45 |
| TOTAL | 102,030 89 |

Recette totale du 1er janvier au 9 avril 1854 :

| | |
|---|---|
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 1,550,872 44 |
| *Idem.* — 1853 | 1,289,960 48 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 26 mars au 1er avril 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 73,042 20 |
| Bagages et marchandises | 120,852 60 |
| TOTAL de la semaine | 193,894 80 |
| Semaine correspondante de 1853 | 141,690 25 |
| Augmentation | 52,204 55 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 2,357,340 87 |
| Recette correspondante de 1853 | 1,824,084 65 |
| Augmentation | 532,656 22 |

## Chemin de fer Grand-Central.

Recettes du 1er trimestre 1854.

| | Janvier. | Février. | Mars. |
|---|---|---|---|
| Saint-Etienne à Lyon. | 528,085 81 | 515,811 32 | 612,122 06 |
| Saint-Etienne à la Loire. | 46,436 62 | 40,464 72 | 54,186 97 |
| Andrezieux à Roanne. | 112,857 85 | 102,076 75 | 129,151 63 |
| Total pour la section Rhône et Loire | 687,180 28 | 658,352 79 | 795,460 66 |

Total du 1er janvier au 31 mars

| | St-Etienne à Lyon. | St-Etienne à la Loire | Andrezieux à Roanne. |
|---|---|---|---|
| 1854. | 1,656,019 19 | 141,088 31 | 343,886 23 |
| 1853. | 1,402,236 12 | 105,646 12 | 232,268 31 |
| Augmentation en 1854 | 253,783 07 | 35,442 19 | 111,617 92 |

Total des recettes pour la section Rhône-et-Loire.

| | |
|---|---|
| 1854 | 2,140,993 73 |
| 1853 | 1,740,150 55 |
| Augmentation 1854 | 400,843 18 |

## Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de mars.

| | 1854. | 1853. | 1852. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 29,504 20 | 25,764 10 | 25,778 20 |
| Bagages | 544 85 | 480 56 | 499 81 |
| Bétail | 1,420 70 | 1,326 20 | 1437 08 |
| Marchandises | 19,953 65 | 18,094 26 | 14,723 95 |
| | 51,425 40 | 45,665 12 | 42,438 96 |

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de mars 1854 de fr. 5,760 28 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 8,986 44 sur 1852.

1er trimestre

| | 1854. | 1853. | 1852. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 76,023 55 | 72,633 10 | 69,151 31 |
| Bagages | 1,352 93 | 1,254 28 | 1,212 35 |
| Bétail | 3,244 95 | 3,635 70 | 2,859 75 |
| Marchandises | 60,126 03 | 50,033 84 | 45,099 72 |
| | 140,747 46 | 128,156 92 | 118,353 13 |

Pour le trimestre, une augmentation de 11,590 54 sur 1853, et de 22,394 33 sur 1852.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DU NORD.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Nord sont prévenus que l'assemblée générale, prescrite par l'art. 31 des statuts, est convoquée pour le 29 avril 1854, à trois heures de relevée, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

1° Sur les comptes annuels de la Société;

2° Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Conformément à l'art. 36 des statuts, il faut, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, être possesseur de 40 actions au moins, et avoir déposé les titres et procurations, à Paris, au siége de la Société, place Houbaix, 24, ou à Londres, chez MM. N. M. Rothschild frères et fils, avant le 15 avril prochain.

CHEMIN DE FER

## D'ORLÉANS.

Emission de 130 mille obligations au capital de 500 francs chacune, produisant 15 francs d'intérêt annuel, et remboursables au pair par voie de tirage au sort, dans une période de 97 années qui finira en 1951.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires de la Compagnie, qu'en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par l'assemblée générale du 20 avril 1852, il a été décidé qu'il serait procédé à la réalisation d'une nouvelle portion de l'emprunt destiné à pourvoir aux dépenses des travaux de prolongement.

Il est créé, à cet effet, 130,000 obligations de 500 fr. au porteur, produisant un intérêt annuel de 15 fr., payable par semestre, les 1er janvier et 1er juillet; les obligations seront remboursables au pair par voie de tirage au sort; le premier remboursement aura lieu le 1er janvier 1855, sous déduction du versement non encore payé.

L'émission des obligations est faite au prix de 275 fr. chacune (jouissance du 1er janvier 1854), payable, savoir :

75 fr. dans les dix jours de l'avis qui sera donné aux souscripteurs, en échange d'un récépissé nominatif.

100 fr. le 1er octobre 1854.

100 fr. le 1er avril 1855.

Les versements pourront être escomptés à raison de 4 0/0 l'an.

La souscription est réservée par préférence aux actionnaires.

Elle sera ouverte le lundi 10 avril, dans les bureaux de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, et sera fermée le mercredi 19, à 6 heures du soir.

Les actionnaires seront admis à souscrire, sur le dépôt de leurs titres; ces titres, formant la garantie de leur engagement, leur seront rendus contre le premier versement afférent aux obligations qui leur auront été attribuées.

Les porteurs de certificats de dépôt seront admis à souscrire pour le compte des titulaires, en se portant fort pour ceux-ci et sous les conditions du paragraphe précédent.

Paris, le 8 avril 1854.

Par autorisation du Conseil,

*Le Directeur de la Compagnie*

C. DIDION.

CHEMIN DE FER

## DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont informés que le dividende de 12 fr. par action, fixé par l'assemblée générale des actionnaires du 30 mars 1854, est payable, à partir du 3 avril courant, de 10 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Les coupons doivent être déposés à l'administration; ils ne peuvent être envoyés par correspondance.

Par ordre du Conseil :

*Le Chef de l'Exploitation,*

G. DE LAPEYRIÈRE.

CHEMIN DE FER.

## DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt afférent au deuxième semestre de l'exercice 1853, et le dividende de l'année, ensemble 16 fr. par action, sont payés à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, à partir du 1er avril.

CHEMINS DE FER

## DE L'EST,

*rue et place de Strasbourg.* — Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée ordinaire et extraordinaire, le mercredi 26 avril prochain, salle Herz, rue de la Victoire, à trois heures précises.

Les porteurs de quarante actions (anciennes et nouvelles indistinctement) qui désireraient assister à cette assemblée devront, conformément à l'art. 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, depuis le 1er jusqu'au 12 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leurs cartes d'admission.

L'assemblée aura à délibérer :

Comme assemblée ordinaire et annuelle, sur l'approbation des comptes de l'exercice de 1853 et de la nomination de *deux* membres du Conseil d'administration pour compléter le nombre statutaire.

Et comme assemblée extraordinaire :

Sur l'approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl;

Sur l'exécution de la convention passée le 10 décembre 1851 avec M. le ministre des travaux publics pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de ceinture;

Et sur l'autorisation nécessaire au Conseil d'administration pour la revente des portions de terrains inutiles aux diverses sections de la ligne déjà construites.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A LYON.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus, aux termes de l'art. 34 des statuts, qu'une assemblée générale ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le jeudi 20 avril prochain, à trois heures, salle Sainte-Cécile, 49 *bis*, rue de la Chaussée-d'Antin, à l'effet d'entendre le rapport du Conseil d'administration, et de statuer :

I. — Sur les comptes annuels de la Société;

II. — Sur la concession d'un embranchement de chemin de fer de la Roche à Auxerre;

III. — Sur le rachat des lignes de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort, et sur la concession de plusieurs embranchements qui sont compris dans le même réseau, savoir :

1° Un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon;

IV. — Sur les modifications à introduire dans les statuts comme conséquence des propositions ci-dessus indiqués, et sur les moyens d'exécution;

V. — Sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Aux termes de l'art. 32 des statuts, la délibération ne sera valable qu'autant que l'assemblée réunira au moins le cinquième du fonds social, soit 48,000 actions.

MM. les actionnaires possesseurs de quarante actions au plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 30 des statuts, se présenter à l'administration centrale de la Compagnie, 47, rue de Provence, du 20 mars au 5 avril, de 10 heures à 2 heures, pour y déposer leurs titres ou leurs certificats nominatifs.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

*Le Secrétaire général,*

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A LYON.

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur est payé, à partir du 1er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec les coupons à l'appui, à partir du 20 courant, de 10 à 2 heures.

*Le Secrétaire général,*

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

EMPRUNT DE 60 MILLIONS 5 0/0. — MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de soixante millions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 fr. 50 c., échéant le 1er avril 1854, leur est payé, à partir dudit jour, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, n° 23;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2;

A Marseille à la gare.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupon à l'appui, à partir du 27 courant.

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

*Avis aux actionnaires.* — L'assemblée générale du 25 mars ayant fixé à 10 fr. le dividende de l'exercice 1853, MM. les actionnaires sont prévenus que ce dividende, ainsi que les 6 f. d'intérêts échéant le 31 mars 1854, leur sont payés (ensemble 16 fr. par action), à partir du 1er avril, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2;

A Marseille, à la gare.

*N. B.* Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement du coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

CHEMINS DE FER

## DE DIEPPE ET DE FÉCAMP.

MM. les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de Dieppe et de Fécamp sont prévenus que l'intérêt de 11 fr. par action, fixé par l'assemblée générale du 8 avril dernier, sera payable le 17 courant, de 10 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Le paiement aura lieu sur estampille des actions.

## DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 34 des statuts, aura lieu le samedi 29 avril 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 39 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 22 avril prochain, de dix heures à trois heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, en déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

*Le Président du Conseil d'administration,*

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'émission du 26 juillet 1853, que le quatrième et dernier versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 avril courant.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû, depuis ce jour, sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er mai prochain.

La caisse sera ouverte de dix à trois heures, dans les bureaux de l'administration, rue Saint-Lazare, n° 124.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE SAINT—GERMAIN.

*Numéros des 492 obligations anciennes sorties à l'assemblée générale du 30 mars 1854.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6 | 1568 | 2677 | 4106 |
| 11 | 1516 | 2702 | 4142 |
| 17 | 1565 | 2728 | 4147 |
| 53 | 1566 | 2745 | 4178 |
| 60 | 1580 | 2746 | 4206 |
| 88 | 1613 | 2751 | 4226 |
| 116 | 1635 | 2804 | 4266 |
| 122 | 1636 | 2809 | 4284 |
| 148 | 1640 | 2824 | 4288 |
| 153 | 1671 | 2828 | 4308 |
| 206 | 1685 | 2860 | 4314 |
| 208 | 1737 | 2863 | 4322 |
| 216 | 1742 | 2873 | 4323 |
| 232 | 1744 | 2911 | 4332 |
| 252 | 1783 | 2915 | 4379 |
| 321 | 1784 | 2977 | 4397 |
| 336 | 1786 | 2984 | 4492 |
| 384 | 1787 | 3025 | 4434 |
| 394 | 1820 | 3031 | 4441 |
| 397 | 1842 | 3048 | 4447 |
| 426 | 1845 | 3052 | 4449 |
| 437 | 1862 | 3069 | 4597 |
| 441 | 1866 | 3081 | 4527 |
| 443 | 1894 | 3096 | 4528 |
| 450 | 1899 | 3096 | 4538 |
| 454 | 1904 | 3100 | 4573 |
| 457 | 1917 | 3143 | 4605 |
| 471 | 1920 | 3144 | 4616 |
| 524 | 1926 | 3155 | 4629 |
| 532 | 1935 | 3158 | 4653 |
| 534 | 1038 | 3197 | 4660 |
| 537 | 1042 | 3250 | 4667 |
| 557 | 1943 | 3285 | 4681 |
| 558 | 1048 | 3308 | 4699 |
| 571 | 1956 | 3326 | 4721 |
| 593 | 1058 | 3337 | 4729 |
| 596 | 1964 | 3330 | 4731 |
| 619 | 1983 | 3348 | 4733 |
| 632 | 1985 | 3370 | 4772 |
| 662 | 1986 | 3413 | 4775 |
| 709 | 1989 | 3424 | 4780 |
| 731 | 2019 | 3433 | 4799 |
| 735 | 2032 | 3457 | 4826 |
| 752 | 2071 | 3460 | 4840 |
| 759 | 2079 | 3468 | 4854 |
| 778 | 2081 | 3474 | 4860 |
| 783 | 2098 | 3544 | 4873 |
| 808 | 2127 | 3548 | 4870 |
| 811 | 2232 | 3568 | 4893 |
| 812 | 2289 | 3582 | 4908 |
| 820 | 2290 | 3586 | 4915 |
| 831 | 2329 | 3604 | 4921 |
| 869 | 2349 | 3616 | 4969 |
| 890 | 2341 | 3658 | 4972 |
| 896 | 2356 | 3674 | 4981 |
| 900 | 2360 | 3713 | 4984 |
| 913 | 2375 | 3729 | 4985 |
| 934 | 2392 | 3741 | 5015 |
| 942 | 2393 | 3776 | 5038 |
| 960 | 2399 | 3790 | 5094 |
| 969 | 2406 | 3811 | 5103 |
| 977 | 2419 | 3812 | 5108 |
| 1016 | 2474 | 3815 | 5109 |
| 1065 | 2475 | 3827 | 5125 |
| 1066 | 2490 | 3854 | 5130 |
| 1090 | 2527 | 3889 | 5152 |
| 1115 | 2533 | 3900 | 5167 |
| 1120 | 2550 | 3918 | 5184 |
| 1122 | 2556 | 3923 | 5195 |
| 1158 | 2563 | 3931 | 5201 |
| 1185 | 2580 | 3951 | 5252 |
| 1196 | 2593 | 3957 | 5253 |
| 1200 | 2599 | 3971 | 5260 |
| 1245 | 2600 | 4010 | 5261 |
| 1249 | 2601 | 4025 | 5267 |
| 1263 | 2603 | 4029 | 5277 |
| 1307 | 2665 | 4941 | 5302 |
| 1434 | 2666 | 4944 | 5315 |
| 1459 | 2667 | 4031 | 5348 |
| 1506 | 2670 | 4075 | 5372 |
| 5378 | 6008 | 6768 | 7418 |
| 5404 | 6023 | 6772 | 7536 |
| 5406 | 6060 | 6780 | 7467 |
| 5417 | 6066 | 6798 | 7488 |
| 5423 | 6075 | 6821 | 7492 |
| 5430 | 6081 | 6831 | 7593 |
| 5441 | 6082 | 6839 | 7518 |
| 5467 | 6087 | 6847 | 7549 |
| 5485 | 6092 | 6849 | 7559 |
| 5500 | 6113 | 6869 | 7566 |
| 5508 | 6134 | 6012 | 7567 |
| 5510 | 6148 | 6933 | 7578 |
| 5522 | 6177 | 6036 | 7587 |
| 5549 | 6179 | 6937 | 7597 |
| 5559 | 6194 | 6945 | 7618 |
| 5575 | 6264 | 6976 | 7624 |
| 5591 | 6322 | 6970 | 7634 |
| 5593 | 6323 | 6081 | 7640 |
| 5599 | 6331 | 6993 | 7645 |
| 5616 | 6332 | 7024 | 7650 |
| 5635 | 6339 | 7930 | 7661 |
| 5636 | 6348 | 7044 | 7663 |
| 5637 | 6353 | 7066 | 7679 |
| 5669 | 6371 | 7073 | 7684 |
| 5674 | 6390 | 7082 | 7713 |
| 5695 | 6394 | 7087 | 7715 |
| 5702 | 6400 | 7989 | 7763 |
| 5761 | 6413 | 7096 | 7773 |
| 5783 | 6414 | 7137 | 7779 |
| 5816 | 6425 | 7138 | 7787 |
| 5812 | 6451 | 7141 | 7793 |
| 5815 | 6457 | 7212 | 7796 |
| 5835 | 6501 | 7217 | 7799 |
| 5840 | 6522 | 7259 | 7831 |
| 5865 | 6524 | 7262 | 7018 |
| 5879 | 6539 | 7308 | 7925 |
| 5887 | 6548 | 7319 | 7958 |
| 5896 | 6556 | 7336 | 7966 |
| 5955 | 6606 | 7337 | |
| 5960 | 6635 | 7345 | |
| 5970 | 6652 | 7360 | |
| 5983 | 6689 | 7393 | |
| 5999 | 6727 | 7398 | |
| 6003 | 6729 | 7404 | |

CHEMIN DE FER

## DE SAINT—GERMAIN.

*Numéros des 126 obligations nouvelles sorties à l'assemblée générale du 30 mars 1854.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 209 | 3249 | 6444 | 0343 |
| 367 | 3538 | 6526 | 9356 |
| 444 | 3592 | 6541 | 9711 |
| 510 | 3838 | 6588 | 9965 |
| 755 | 3894 | 6652 | 9985 |
| 817 | 3901 | 6703 | 10080 |
| 805 | 4016 | 6877 | 10158 |
| 929 | 4047 | 7009 | 10249 |
| 925 | 4952 | 7018 | 16390 |
| 1077 | 4088 | 7039 | 19501 |
| 1108 | 4142 | 7189 | 10657 |
| 1123 | 4253 | 7389 | 10794 |
| 1166 | 4308 | 7539 | 19847 |
| 1398 | 4520 | 7572 | 16853 |
| 1526 | 4778 | 7623 | 10890 |
| 1538 | 4818 | 7854 | 10035 |
| 1644 | 4976 | 7999 | 11227 |
| 1692 | 5101 | 8070 | 11256 |
| 1724 | 5217 | 8323 | 11355 |
| 1729 | 5264 | 8435 | 11508 |
| 2125 | 5364 | 8438 | 11665 |
| 2103 | 5406 | 8506 | 11794 |
| 2015 | 5576 | 8612 | 11775 |
| 2617 | 5616 | 8640 | 11896 |
| 2645 | 5638 | 8653 | 11920 |
| 2688 | 5839 | 8932 | 11933 |
| 2689 | 5015 | 8902 | 12061 |
| 3003 | 5987 | 0974 | 12102 |
| 3060 | 6008 | 9120 | 12160 |
| 3076 | 6271 | 0198 | 12238 |
| 3121 | 6304 | 0306 | |
| 3236 | 6421 | 9315 | |

CHEMIN DE FER

## GRAND—CENTRAL DE FRANCE.

Numéros des 80 obligations de premier ordre et des 49 obligations de second ordre de la Compagnie en liquidation d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 25 mars 1854 pour être remboursées au pair de 500 fr., à partir du 1er avril 1854, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à Paris.

OBLIGATIONS DE PREMIER ORDRE.

Série n° 49, obligations n°s 961 à 980 inclus, 20 obligations.

Série n° 144, obligations n°s 2,861 à 2,888 inclus, 20 obligations.

Série n° 25, obligations n°s 481 à 500 inclus, 20 obligations.

Série n° 34, obligations n°s 661 à 680 inclus, 20 obligations.

Total, 80 obligations.

OBLIGATIONS DE SECOND ORDRE.

Série n° 45, obligations n°s 881 à 900 inclus, 20 obligations.

Série n° 6, obligations n°s 101 à 120 inclus, 20 obligations.

Total, 46 obligations.

Paris, le 20 mars 1854.

*Le Secrétaire général,*
A. COURPON.

CHEMINS DE FER

## DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire prescrite par l'art. 34 des statuts aura lieu à Paris, le 27 avril courant, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions (art. 31 des statuts).

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée c'est-à-dire avant le 12 avril (art. 36 des statuts).

Ces dépôts seront reçus, de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque déposilaire de quarante actions une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la remise des cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
G. POUJARD'HIEU.

CHEMIN DE FER

## CENTRAL SUISSE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 27 avril, à 9 heures du matin, dans la salle du Casino, à Bâle, conformément aux dispositions des art. 16 à 20 des statuts.

Les cartes d'admission peuvent être retirées contre le dépôt des titres, dès le 6 avril, chez MM. Ad. Marcuard et C, rue Bergère, n° 18, à Paris, où l'on pourra aussi prendre connaissance de l'ordre du jour.

CHEMIN DE FER

## DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

*Assemblée générale.* — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble sont prévenus qu'aux termes de l'art. 31 des statuts, une assemblée générale ordinaire est convoquée pour le samedi 20 avril prochain, à midi, rue Saint-Georges, 56, salle Sax.

Tout titulaire de 20 actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au bureau des titres de la Compagnie, chez MM. Leroy, de Chabrol et C°, banquiers, rue Lepelletier, 16, de dix heures à deux heures, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions de la Compagnie seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux.

Des modèles de pouvoirs pour se faire représenter à l'assemblée générale seront délivrés au bureau des titres.

*Le Président du Conseil,*
Le duc de VALMY.

## MINES DE LA GRAND'COMBE.

Dans leur assemblée générale du 26 mars, les actionnaires de la Compagnie ont voté la distribution d'un dividende de 25 f., payables :

12 fr. 50 le 30 juin ;
12 fr. 50 le 31 décembre.

Il reste disponible, pour être distribuée plus tard, une somme représentant environ 8 fr. par action.

COMPAGNIE FRANCO-ANGLAISE

## DE LA RIVIÈRE YUBA

*Pour l'exploitation de l'or alluvial.*

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu au siége de la Société, 79, rue de Richelieu, mardi 25 avril courant, à midi.

Aux termes de l'art. 14 des statuts, les ayants droit porteurs de 209 actions devront déposer leurs titres, au moins huit jours à l'avance, aux bureaux de la Compagnie, à Paris, ou à la succursale de Londres, 5, Token-house-Yard.

Il leur sera délivré un récépissé qui leur servira de carte d'admission.

*Le Gérant de la Compagnie,*
J.-B. BAGABY.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE DIJON A BESANCON.

*des numéros d'actions qui n'ont pas encore satisfait aux versements appelés par la Compagnie.*

*Actions nominatives.*

N^os^ 3290 3297 7082 7201 7968 8330 12451 à 12453 17482 à 17500 25021 à 30498 30832 30833 30838 30839 31323 31400 à 31448.

*Actions au porteur.*

N^os^ 166 à 175 206 à 210 271 à 280 306 à 400 431 à 435 1611 à 1615 1631 à 1635 1761 à 1765 1856 à 1860 1936 à 1945 2011 à 2020 2240 à 2250 2470 à 2480 2621 à 2625 3106 à 3110 3191 à 3215 3281 à 3290 3346 à 3350 3351 à 3355 4251 à 4300 4306 à 4320 5171 à 5175 5231 à 5235 5631 à 5605 5741 à 5745 5916 à 5926 6176 à 6180 6281 à 6290 6581 à 6585 6591 à 6595 6631 à 6635 6686 à 6690 6996 à 7000 7070 à 7085 7896 à 7900 8051 à 8055 8721 à 8740 9451 à 9455 9516 à 9530 9696 à 9715 9886 à 9895 9941 à 9950 9961 à 9975 10136à10145 10301 à 10310 10491à10500 10511à10515 10521à10530 10551 à 10590 10826 à 10830 10841 à 10855 10870 à 10885 10911 à 10915 10926 à 10935 11831 à 11860 13491 à 13510 15151 à 15160 16031 à 16070 16191 à 16200 17531 à 17550 17771 à 17860 18091 à 18100 18411 18430 18981 à 18990 19431 à 19480 20881 à 20890 21491 à 21500 21841 à 21850 22501 à 22510 23691 à 23700 23781 à 23800 24901 à 25060 25441 à 25470 26821 à 26850 26861 à 26890 27081 à 27100 27161 à 27180 27551 à 27560 27711 à 27720 28211 à 28250 28261 à 28350 28851 à 28870 28941 à 28980 29100 29360 29490 29573 29606 29607 29636 29891 à 29893 29905 à 29921 30039 30064 30065 30070 30303 30355 30356 30410 à 30418 30426 à 30428 30571 à 30574 30640 30647 30735 30814 à 30823 30825 20858 à 30860 30946 30947 30952 à 30955 31006 31095 à 31098 31185 à 31188 31425 à 31444 31485 31486 31498 31515 à 31529 31571 à 31575 31600 à 31602 31611 à 31617 31628 à 31631 31674 à 31678 31981 31982 31986 31991 31992 32011 32039 32040 32085 32101 32108 à 32112 32115 32116 32251 32256 32271 32356 32369 32520 22552 32554 33521 32568 32572 32082 32083 32685 32694 32726 à 32728 32741 32799 à 32802 32831 32832 32838 32910 32911 32923 32053 à 32957 32968 32960 33015 33016 33022 à 33025 33031 à 33032 33040 à 33064 33014 33015 33154 à 33158 33161 33162 33169 à 33171.

MM. les actionnaires porteurs des titres dont les numéros sont indiqués plus haut, sont invités à effectuer dans le délai de quinzaine, du 5 au 20 avril, les versements en retard. A défaut de ces versements à l'époque indiquée, leurs actions seront soumises à l'application de l'art. 16 des statuts de la Compagnie, qui autorise le Conseil d'administration à faire procéder à la vente des actions en retard, pour le compte et aux risques et périls des retardataires.

L'intérêt à 5 0/0 devra être ajouté au montant des versements arriérés.

Les versements seront reçus :

A Paris, au siége de la Compagnie, rue Taitbout, 52;

A Besançon, aux bureaux de la Compagnie, Grande-Rue, n° 72;

A Londres, chez MM. Ch. Devaux et C^e^.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire,*
A. GAIDE.

---

## CREDIT FONCIER DE FRANCE.

L'administration du Crédit foncier a l'honneur de rappeler aux porteurs de promesses d'obligations foncières qui ont réduit leurs engagements à des coupures de 500 fr., qu'ils doivent effectuer, du 15 avril au 1^er^ mai prochain, le second versement de 100 fr.

L'intérêt de 4 fr. 50 c. par titre libéré de 500 fr., sera déduit de ce versement.

En conséquence, les porteurs n'auront à acquitter que 95 fr. 50 c.

Tout porteur qui voudra se libérer complétement en payant par anticipation le dernier terme de 100 fr., exigible du 15 octobre au 1^er^ novembre prochain, versera, par chaque titre, 195 fr. 50 c.; il recevra des obligations définitives de 500 fr. portant jouissance du 1^er^ mai, à 3 et à 4 0/0, dans les proportions précédemment indiquées.

A partir du 1^er^ mai, les titres complétement libérés seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, qui délivrera en échange des certificats nominatifs portant les numéros de chaque obligation déposée.

On peut se présenter au siége de la Société, rue Taitbout, n° 57, de 11 heures à 3 heures.

---

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

MM. les actionnaires du Crédit foncier de France sont convoqués en assemblée générale ordinaire, en exécution de l'art. 52 des statuts, pour le mardi 25 avril courant, à 3 heures, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 *bis*, à l'effet d'entendre le rapport annuel du Conseil d'administration, d'arrêter les comptes et de fixer la dividende.

Les cartes d'admission à l'assemblée générale seront délivrées au siége de la Société, rue Taitbout, n° 57, à partir du 17 courant.

---

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

## DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des actions nouvelles du chemin de fer de l'Est qu'elle se chargera d'opérer, pour leur compte, le versement des 50 francs exigibles du 1^er^ au 15 mai prochain, sur ces titres, en vertu de l'appel fait par la Compagnie.

Cette avance s'effectuera jusqu'au 1^er^ novembre prochain, contre dépôt préalable des actions, à l'intérêt de 4 0/0, c'est-à-dire au même taux que celui alloué par la Compagnie de l'Est.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudraient retirer leurs titres avant le 1^er^ novembre, devront bonifier à la Société générale de Crédit mobilier une commission de 1/2 0/0 sur la somme avancée.

S'adresser, pour opérer le dépôt des titres et donner les signatures nécessaires, aux bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, de 10 à 4 heures, à partir du 5 mai prochain.

---

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

## DE CRÉDIT MOBILIER

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le samedi 29 avril 1854, à 10 heures du matin, au domicile de la Société, place Vendôme, 15.

Aux termes de l'art. 53 des statuts, cette assemblée se compose des 80 plus forts actionnaires qui ont été inscrits sur les registres de la Société, par suite du dépôt de leurs actions dans la caisse sociale deux mois avant la confection de la liste, arrêtée un mois avant le jour fixé pour la tenue de l'assemblée.

L'assemblée aura à délibérer, comme assemblée extraordinaire, sur diverses modifications à introduire dans les statuts, lesquelles auront notamment pour effet l'extension à apporter aux opérations de la Société.

---

**Service maritime des Messageries impériales.**

## PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars courant.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1^er^, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1^er^ de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11; Chalcis; le 21.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. — Départs chaque 20 jours : les 16 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli, Beyruth et Jaffa. — Départs, voie de Smyrne, chaque 20 jours : les 1^er^ et 21 avril, 11 mai, 1^er^ et 21 juin, etc., etc.

Départs, voie d'Alexandrie, chaque 20 jours, les 16 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

**ALGÉRIE.**

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs de 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28;

A Marseille, place Royale, 1.

---

## AVIS

A MM. LES ACTIONNAIRES DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DES MINES ET FONDERIES DE CUIVRE DU RHIN. — Le directeur de la Société a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que, conformément à l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale ordinaire aura lieu à Cologne, le lundi 1^er^ mai prochain, à midi précis, chez M. le docteur Mayer, avocat.

D'après l'art. 34 des statuts, l'assemblée générale des actionnaires se compose des actionnaires qui sont propriétaires de dix actions au moins.

Le dépôt des actions, qui doit être fait quinze jours au moins avant l'assemblée générale, peut s'effectuer chez les banquiers de la Société, soit à Cologne, chez MM. Sal. Oppenheim Junior et C^e^, soit à Paris, chez MM. Donon, Aubry, Gautier et C^e^, ou à Linz-sur-Rhin, à la caisse de la Société.

Les actionnaires recevront en échange un récépissé et une carte d'admission nominative et personnelle.

Cologne, le 28 mars 1854.

*Le Directeur de la Société,*
RODOLPH RHODIUS.

---

COMPAGNIE DE L'OUEST

## DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires sont informés que, par décision du Conseil d'administration, il est fait appel du 7^e^ dixième pour le 15 mai 1854.

En conséquence, MM. les porteurs d'actions devront opérer le versement de 50 francs par action aux adresses suivantes :

A Lausanne, chez M. Félix Marcel, banquier de la Compagnie;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et C^e^, banquiers de la Compagnie;

A Paris, chez MM. York et C^e^, rue Neuve-des-Mathurins, 110;

A Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannon-street.

Ces versements devront s'opérer du 15 au 31 mai aux adresses ci-dessus.

Les porteurs d'actions sur lesquelles le versement appelé n'aurait pas été fait le 31 mai, devront payer l'intérêt à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 15 mai.

Le semestre d'intérêt des sommes déjà payées, échéant le 15 mai 1854, sera déduit du versement appelé à raison de 5 fr. 10 c. par action libérée des six premiers dixièmes.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le directeur de la Compagnie,*
W. FRAISSE.

---

## SOCIÉTÉ DES JOURNAUX RÉUNIS.

Les actionnaires de la Société des Journaux réunis (*Le Constitutionnel* et *Le Pays*, *Journal de l'Empire*) sont convoqués en assemblée générale le jeudi 20 avril 1854, heure de midi, chez Lemardelay, rue Richelieu, 100, à l'effet de délibérer sur les questions qui seront mises à l'ordre du jour, et notamment d'entendre le rapport de la gérance et fixer la dividende à répartir.

Pour être membre de l'assemblée, il faut posséder au moins dix actions de la Société.

On peut se faire représenter par un mandataire qui, lui-même, doit être actionnaire et porteur d'un pouvoir dont le modèle est délivré chez MM. J. Mirès et C^e^.

Pour assister à l'assemblée, les actions et les pouvoirs doivent être déposés huit jours d'avance, c'est-à-dire avant le 12 avril, chez M. J. Mirès et C^e^, rue Richelieu, 85.

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La semaine a encore été fort agitée par deux mouvements contraires. Après avoir monté avec une grande rapidité pendant deux jours, les cours de toutes les valeurs publiques ont été entraînés de nouveau. Il n'y a pas lieu, d'ailleurs, de s'étonner de ces mouvements, car des oscillations analogues ont eu lieu à la Bourse de Londres.

Au milieu de ce mouvement des cours, les demandes de titres étaient plus nombreuses qu'on ne les avait vues depuis fort longtemps. Les escomptes ont été considérables, tant sur la rente que sur les actions de chemins de fer. On a escompté plus de 500,000 fr. de rente 3 0/0. On assure qu'une partie de ces escomptes de rentes a eu lieu pour des compagnie d'assurance. Quant aux escomptes d'actions, ils s'expliquent par la prochaine fixation des dividendes. Cependant les escomptes ont eu pour effet de restreindre la spéculation. Beaucoup de spéculateurs ont renoncé à prendre des positions à la baisse, lorsqu'ils ont vu qu'ils étaient escomptés le lendemain même du jour où ils avaient opéré des ventes.

On a commencé lundi dernier à négocier au parquet les certificats de l'emprunt de 1854; mais les affaires ont été fort limitées jusqu'à présent sur cette valeur, car le Trésor n'ayant commencé que le 13 à délivrer les titres d'emprunt, ils sont encore très-rares sur la place. Les cours se sont d'abord établis au prix de l'émission à 65 25 sur l'emprunt 3 0/0. Ils ont ensuite été entraînés à 64 15 par la baisse de l'ancien 3 0/0. Quant à l'emprunt 4 1/2 0/0, il n'a pas encore eu de cours tant au comptant qu'à terme.

Les actions de chemins de fer avaient repris samedi dernier avec une grande rapidité; mais elles ont reperdu une partie du terrain qu'elles avaient gagné. Cependant les titres qui se présentent au comptant suffisent à peine pour satisfaire aux escomptes qui se renouvellent chaque jour. On a escompté sur Orléans jusqu'à 2,300 actions en un seul jour. Aussi, cette ligne a bien résisté au mouvement rétrograde. Elle est encore cotée aux environs de 1,040, et comme on vient de détacher le coupon de 32 f. 10 c., ce cours correspond en réalité à 1,072.

Le bruit d'un appel de 100 fr. sur les actions de Lyon a motivé quelques ventes sur cette ligne.

La baisse considérable qui avait suivi la liquidation du commencement d'avril avait été accélérée sur quelques lignes par des ventes forcées et par des exécutions. Mais ces ventes sont maintenant terminées, et ces valeurs sont devenues très-rares sur la place. Les actions du Grand-Central se maintiennent aux environs de 400; le Midi s'est relevé et se soutient au-dessus de 500.

Les affaires ont été peu animées sur les actions de Saint-Gremain. On s'attend que la prochaine ouverture de la ligne d'Auteuil produira un effet favorable sur cette valeur.

Les actions de la Banque ont été bien tenues à 2,600. Le Crédit mobilier avait repris à 505; mais il n'a pas pu se tenir à ce cours. Il a suivi le mouvement général de toutes les valeurs et il a rétrogradé à 485.

Voici quelles sont les variations des principales valeurs depuis la bourse du 6 jusqu'à celle du 13 avril :

La rente 3 0/0 a monté de 63 40 à 64 70; elle a rétrogradé à 63 10 au comptant; elle est restée à 68 40; elle a varié à terme de 63 25 à 64 80; elle a fermé à 63 05.

La rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 86 70 à 91; elle est restée à 89 60; elle a varié à terme de 89 70 à 90; elle est restée à 89 50.

Le nouvel emprunt 3 0/0 1854 a varié au comptant de 65 25 à à 64 10, et à terme, de 65 25 à 63 75.

La Banque de France a monté de 25 90 à 2,600.

Le Crédit mobilior a monté de 485 à 500; il est resté à 482 50.

Les actions du Nord ont monté de 722 50 à 740; elles ont fermé à 725.

L'Est a monté de 695 à 725; il est resté à 710 au comptant et à 705 à terme.

Les nouvelles de l'Est ont monté de 515 à 535; elles ont fermé à 525 au comptant et à 522 50 à terme.

Lyon a monté de 785 à 800; il est resté à 780.

Orléans a monté de 1,030 à 1,055; il est resté à 1,040 au comptant et à 1,035 à terme.

Rouen a monté de 812 50 à 840; il est resté à 815.

Le Havre a monté de 310 à 420; il est resté à 410.

Bâle a varié de 352 50 à 350.

Lyon à la Méditerranée a monté de 645 à 660; il est resté à 650.

L'Ouest a varié de 546 à 555.

Genève a monté de 415 à 425; il est resté à 400.

Saint-Germain a monté de 545 à 565; il est resté à 545.

Dijon a repris de 505 à 525.

Cherbourg a monté de 420 à 425.

Le Midi a monté de 491 à 425; il est resté à 505.

Le Grand-Central a monté de 392 50 à 405; il est resté à 397 50 au comptant et à 395 à terme.

Versailles a été coté à 290, et Sceaux à 200.

*Samedi.* — Les affaires étaient très-animées. Toutes les valeurs étaient en forte hausse, et elles sont restées aux prix les plus élevés que l'on eût encore cotés. La rente 3 0/0 a monté de 1 fr. 15 c. à 64 70 au comptant, et de 95 c. à 64 60 à terme; le 4 1/2 0/0, de 50 c. à 90 40 au comptant, et de 40 c. à 90 30 à terme. La Banque de France a fléchi de 5 fr. à 2,585; le Crédit mobilier a monté de 15 à 500; le Nord, de 15 à 735; l'Est, de 17 50 à 710; les nouvelles de l'Est, de 10 à 535; Lyon, de 15 à 797 50; Orléans, de 20 à 1,050; Rouen, de 5 à 820; le Havre, de 5 à 415; Bâle, de 5 à 317 50; Lyon à la Méditerranée, de 7 50 à 660; Genève, de 5 à 420; l'Ouest, de 5 à 555; Cherbourg, de 2 50 à 422 50; le Midi, de 5 à 505; le Grand-Central, de 7 50 à 400; Saint-Germain, de 7 50 à 560.

*Lundi.* — Les hauts prix ont commencé à amener des vendeurs malgré une hausse de plus de 1 0/0 sur les consolidés anglais, qui arrivaient à 89 1/8. Il y a eu beaucoup de réalisation de bénéfices à cette bourse. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 95 c. à 63 75, et à terme de 1 fr. à 63. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 90 50, et de 20 c. à 90 50 à terme. On a émis le nouvel emprunt de 64 25 à 65 25 au comptant, et de 64 50 à 65 à terme. La Banque a repris de 5 à 2,590; le Crédit mobilier a monté de 20 à 480; le Nord, de 10 à 725. L'Est s'est tenu à 710 au comptant, mais il a fléchi à terme de 20 à 705. Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 5 à 525; Lyon, de 5 à 792 50; Orléans, de 7 50 à 1,142 50. Rouen a monté de 20 à 840. Le Havre a fléchi de 2 50 à 412 50; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 650; Saint-Germain de 7 50 à 552 50. Genève a monté de 5 à 425; l'Ouest, de 2 50 à 557 50; Cherbourg, de 5 à 425; Dijon, de 5 à 510; le Midi, de 5 à 515. Le Grand-Central s'est tenu à 400.

*Mardi.* — La baisse a fait de nouveaux progrès que l'on attribue surtout à la situation de la place. Les consolidés anglais, qui étaient retombés de 1 1/2 0/0, ont aussi contribué à effrayer les spéculateurs. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 60 c. à 63 15, et à terme de 40 c. à 63 20; l'emprunt 1854, de 90 c. à 64 35 au comptant, et de 65 c. à terme à 64 25; le 4 1/2 0/0, de 1 fr. à 89 50 au comptant, et de 1 fr. à 89 50 à terme. La Banque a monté de 10 à 2,600. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 475. Le Nord s'est maintenu à 725; l'Est a fléchi de 2 50 à 707 50; les nouvelles de l'Est, de 5 à 520; Lyon, de 12 50 à 780. Lyon à la Méditerranée s'est tenu à 650. Genève a fléchi de 2 50 à 422 50; l'Ouest, de 2 50 à 555; le Midi, de 2 50 à 507 60; le Grand-Central, de 2 50 à 397 50; Saint-Germain, de 5 à 547 50.

*Mercredi.* — La rente était mieux tenue, mais il y avait beaucoup d'incertitude parmi les spéculateurs. Les chemins de fer étaient plus fermes. La rente 3 0/0 a varié de 63 55 à 63 30 au comptant, et de 63 à 63 20 à terme; le 4 1/2, de 89 75 à 90 au comptant, et de 89 90 à 89 50 à terme. L'emprunt 1854 a varié à terme de 64 45 à 64 15. La Banque s'est tenue à 2,600. Le Crédit mobilier a monté de 8 75 à 483 75. Le Nord a varié de 730 à 732 50; l'Est, de 715 à 712 50; les nouvelles de l'Est, de 540 à 527 50; Lyon, de 785 à 790; Orléans, de 1,045 à 1,042 50; Rouen, de 827 50 à 820; Lyon à la Méditerranée, de 650 à 655; le Grand-Central, de 400 à 412 50; Saint-Germain, de 547 50 à 545. Le Havre a fait 410; Bâle, 350; l'Ouest, 555; Cherbourg, 425; Dijon, 525; le Midi, 510; Versailles, 290.

*Jeudi.* — Les affaires étaient très-calmes. Les valeurs étaient un peu en baisse par suite d'une nouvelle détérioration des fonds anglais. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 15 à 63 20, et à terme de 63 15 à 63 05; le 4 1/2 0/0, de 89 75 à 89 60 au comptant. La Banque s'est tenue à 2,600. Le Crédit mobilier a varié de 480 à 482 50; le Nord, de 727 50 à 725; l'Est, de 712 50 à 710; les nouvelles de l'Est, de 527 50 à 525, Lyon, de 785 à 780; Orléans, de 1,042 50 à 1,040; le Grand-Central, de 400 à 397 50; Genève, de 422 50 à 420. Rouen s'est tenu à 815; le Havre, à 410; Cherbourg, à 425; Bâle, à 350; la Teste, à 200; la Méditerranée, à 650; Dijon, à 525; le Midi, à 505.

*Vendredi.* — La bourse a été calme, en l'absence de nouvelles. On n'avait pas non plus de cote de Londres, attendu que la bourse était fermée à cause du vendredi-saint. Toutes les valeurs étaient un peu en hausse, quoique sans affaires. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 55 à 63 40, et à terme, de 63 50 à 63 20. Le 4 1/2 0/0 a fait 90 au comptant et 89 75 à terme. La Banque a monté de 45 à 2,645; le Crédit mobilier a fléchi de 487 50 à 485; le Nord, de 732 50 à 731 25; l'Est, de 720 à 712 50; Orléans, de 1,045 à 1,043 75. Lyon a monté de 783 75 à 785. Lyon à la Méditerranée a fait 652 50; Saint-Germain, 550; Genève, 420; Cherbourg, 430; l'Ouest, 555; le Midi, 505; le Grand-Central, de 397 50 à 398 75.

J. Mirès.

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 8 au 14 avril 1854.

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions | Valeur d'émiss. | Somme payée | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1852 | Époques de jouissance | Noms des lignes | Samedi 8 Compt. | Samedi 8 Terme | Lundi 10 Compt. | Lundi 10 Terme | Mardi 11 Compt. | Mardi 11 Terme | Mercredi 12 Compt. | Mercredi 12 Terme | Jeudi 13 Compt. | Jeudi 13 Terme | Vendredi 14 Compt. | Vendredi 14 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 41 fr. 50 p. un an | juillet 1853. | **Nord** | 735 | 740 | 725 | 727 50 | 725 | 725 | 732 50 | 730 | 735 | 745 | 731 25 | 727 50 |
| tout. | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 60 fr. | janv. 1854 | **Paris à Rouen** | 820 | 811 | 810 | 830 | 830 | 823 | 829 | 820 | 813 | • | 820 | 825 |
| tout. | 93 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an | sept. 1853 | **Rouen au Havre** | 415 | • | 412 50 | • | 410 | • | 410 | • | 410 | • | 410 | • |
| tout. | 51 | 91 | 30.000 | 500 | 400 | 9 fr. 50 p. un an. | janv. 1853 | **Dieppe et Fécamp** | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| • | • | 99 | 60.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | juillet 1853. | **Caen et Cherbourg** | 422 50 | 422 50 | 425 | • | 425 | • | 425 | • | 425 | • | 430 | • |
| tout. | 25 | 99 | 54.000 | 250 | tout | 31 fr. 25 p. un an. | janv. 1853. | **Saint-Germain.** | 560 | 565 | 552 50 | 545 | 547 50 | 547 50 | 550 | 550 | 555 | • | 550 | 550 |
| tout | 17 | 99 | 30.000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 6 m. | juillet 1852 | **Versailles** (r. g.) | • | • | • | • | • | • | 290 | • | • | • | 290 | • |
| 149 | • | 99 | 70.000 | 500 | 250 | • | avril 1853. | **Ouest** | 555 | 555 | 557 50 | • | 553 | • | 555 | 550 | 552 50 | • | 555 | • |
| tout. | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | • | **Paris à Sceaux** | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| 1110 | 1502 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 48 fr. 50 p. un an | oct. 1854 | **Orléans** | 1050 | 1050 | 1042 50 | 1040 | 1035 75 | 1040 75 | 1042 50 | 1037 50 | 1040 | 1035 | 1043 75 | 1042 50 |
| 617 | 660 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 33 fr. p. un an. | janv. 1853 | **Paris à Strasbourg** | 710 | 725 | 710 | 705 | 707 50 | 710 | 717 50 | 710 | 707 50 | 705 | 712 50 | 712 50 |
| • | • | • | 250.000 | 500 | 100 | 4 0/0 p. un an. | • | **Id nouvelles** | 535 | 535 | 525 | 525 | 520 | 525 | 527 50 | 527 50 | 525 | 522 50 | 525 | 522 50 |
| 14 | 196 | 9 | 24.000 | 250 | tout | 11 fr. p. un an | janv. 1853 | **Strasbourg à Bâle** | 347 50 | • | 347 50 | • | • | • | 350 | • | 350 | • | 350 | • |
| 354 | 515 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 5 0/0. | janv. 1854 | **Paris à Lyon** | 797 50 | 800 | 792 50 | 795 | 790 | 790 | 790 | 795 | 790 | 790 | 785 | 785 |
| • | • | 99 | 2.500 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | | **Provins aux Ormes** | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| • | 127 | 99 | 33.200 | 500 | 250 | 5 0/0 (1). | juillet 1853 | **Dijon à Besançon** | • | • | 540 | • | • | • | 525 | • | 525 | • | • | • |
| • | • | • | • | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | • | **Lyon à Genève** | 430 | • | 435 | • | 432 50 | • | • | • | 420 | • | 430 | • |
| • | • | 99 | 80.000 | 500 | 300 | 8 fr. et 4 0/0 p. un an | juin 1853 | **Lyon à la Méditerr.** | 660 | 660 | 650 | 652 50 | 650 | 650 | 655 | 652 50 | 650 | 650 | 652 50 | 652 50 |
| • | 750 | 99 | 134.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853. | **Chemins du Midi** | 510 | 505 | 515 | 515 | 507 50 | • | 510 | 507 50 | 505 | • | 505 | 505 |
| tout | 52 | 99 | 10.000 | 500 | tout | néant. | • | **Bordeaux à la Teste** | • | • | • | • | • | • | • | • | 300 | • | • | • |
| • | • | • | • | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | • | **Grand Central** | 400 | 402 50 | 400 | 400 | 397 50 | 395 | 402 50 | 401 25 | 397 50 | 395 | 398 75 | 30 50 |
| tout. | 40 | 99 | 12.500 | 1.000 | tout | 40 fr. par an | février 1853 | **Naples à Castellam.** | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| tout. | 30 | 90 | 9.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an | janv. 1853. | **Anvers à Gand** | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |

(1) Pendant la durée des travaux.

| | Samedi 8 Compt. | Samedi 8 Terme | Lundi 10 Compt. | Lundi 10 Terme | Mardi 11 Compt. | Mardi 11 Terme | Mercredi 12 Compt. | Mercredi 12 Terme | Jeudi 13 Compt. | Jeudi 13 Terme | Vendredi 14 Compt. | Vendredi 14 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rentes 3 0/0** | 64 70 | 64 0 | 63 75 | 63 60 | 63 15 | 63 2[illegible] | 63 30 | 63 20 | 63 10 | 63 05 | 63 30 | 63 20 |
| **Rentes 4 1/2 0/0** | 90 40 | 90 30 | 90 30 | 90 50 | 90 50 | 90 50 | 90 | 90 00 | 90 60 | • | 90 | • |
| **Banque de France** | 2875 | • | 2760 | • | 2800 | • | 2800 | • | 2801 | • | 2810 | • |
| **Crédit mobilier** | 500 | 560 | 480 | 480 | 475 | 476 25 | 483 75 | 482 50 | 482 50 | 480 | 485 | 483 75 |
| **Comptoir national** | 490 | • | 480 | • | 487 50 | • | 487 50 | • | 491 | • | 490 | • |
| **Banque foncière** | 465 | 460 | 460 | 460 | 455 | • | 455 | • | 455 | • | 455 | • |
| D° **Obligations** (Cert.) | 910 | • | 910 | • | 910 | • | 910 | • | 910 | • | 915 | • |
| D° **Obligations** de 500 fr. | 460 | • | 430 | • | 395 | • | 385 | • | 380 | • | 385 | • |
| D° **10e d'Obligations** | • | • | 90 | • | • | • | • | • | • | 50 | 90 | • |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 8 au 14 avril 1854.

| Date des emprunts | Nombre d'oblig. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émis. | Somm. pay. à ce jour | Prix de rembours. | Intérêt six mois | Époques des tirages | Dates des paiements |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1854 | 150.000 | 75 ans | 375 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| D°. | 80.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 99 — | 585 | 375 | 625 | 5 0/0 | • | D° |
| 1853. | 181.333 | 99 — | • | tout. | 500 | 3 0/0 | • | janvier juillet. |
| D°. | 3.300 | 99 — | 1000 | tout. | 1.150 | 5 0/0 | assemb. gén. | D° |
| D° | 50.300 | 99 — | 500 | tout. | 650 | 5 0/0 | D° | décembre juin. |
| 1848. | 11.431 | 43 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | janvier juillet. |
| D°. | 6.201 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | • | D° |
| 1852. | 4.405 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | • | D° |
| 1853. | 17.100 | •• •• | 1.050 | 375 | 1.250 | 5 0/0 | • | D° |
| 1841. | 7.210 | 30 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | • | D° |
| 1850. | 8.931 | 35 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | • | D° |
| 1842. | 8.000 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | D° |
| 1848. | 3.331 | 80 — | • | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | D° |
| 1852. | 150.000 | 50 — | 340 | tout. | 500 | 3 0/0 | • | D° |
| 1845 | 3.867 | 73 — | 1.400 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | D° | D° |
| 1847. | 4.068 | 68 — | 1.[illegible]00 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | • | D° |
| 1840. | 15.000 | 78 — | 1.[illegible]00 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | mars septembre. |
| 1849. | 5.000 | 67 — | [illegible]00 | tout. | 1.250 | 6 0/0 | D° | janvier juillet. |
| 1852. | 2.775 | 47 — | 1.400 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 30.000 | 50 — | 500 | 375 | 625 | 5 0/0 | D° | janvier juillet. |
| 1841. | 1.000 | •• •• | • | tout. | 625 | 25 •• | D° | avril octobre. |

| Noms des compagnies | 8 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nord-Boulogne** | 305 | 305 | 300 | 305 | 300 | 300 |
| **Paris à Lyon** | 972 50 | 975 | 975 | 985 | 985 | 985 |
| **Lyon à la Méditerranée 5 0/0** | 482 50 | 482 50 | 482 50 | 480 | 480 | 477 50 |
| D° **nouvelles 3 0/0** | 295 | 292 50 | 292 50 | 295 | • | 291 25 |
| **Montereau à Troyes** | • | • | • | • | • | • |
| **Paris à Strasbourg** | • | 500 | 500 | 500 | 500 | 495 |
| **Saint-Germain** (nouvelles) | • | • | • | • | • | • |
| **Versailles** r. d. | • | • | • | • | • | • |
| **Ouest** | 900 | • | 900 | 900 | 900 | 955 |
| D° (nouvelles) | 900 | • | 960 | 960 | 500 | • |
| **Saint-Étienne à Lyon** | • | • | • | • | • | • |
| D° (2e émission) | • | • | • | • | • | • |
| **Paris à Orléans** | • | • | • | • | 1000 | • |
| D° (Nouvelles 1850) | • | • | • | • | • | 1000 |
| D° (Nouvelles 1852) | 290 | 290 | 290 | 290 | 291 25 | 291 25 |
| **Paris à Rouen** | • | • | • | • | • | • |
| D° (nouvelles) | • | • | • | • | • | 995 |
| **Rouen au Havre** | • | • | 910 | • | • | • |
| D° (nouvelles) | • | • | • | • | • | • |
| **Strasbourg à Bâle** | • | • | • | • | • | • |
| D° (nouvelles) | 485 | • | • | • | 490 | 490 |
| **Dijon à Besançon** | • | • | • | • | • | • |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 7 au 13 avril 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes | 7 | 8 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nord** | 727 50 à 719 75 | 725 à 731 25 | 730 à 717 50 | 718 75 à 731 25 | 731 25 à 735 | 718 75 à 737 50 |
| **Paris à Strasbourg** | 691 75 à 710 | 700 à 706 25 | 717 50 à 725 | 690 75 à 706 25 | 706 25 à 712 50 | 702 50 à 710 |
| **Orléans** | 1030 à 1100 | 1030 à 1100 | 1020 à 1100 | 1030 à 1100 | 1020 à 1100 | 1025 à 1075 |
| **Paris à Rouen** | 825 à 850 | 825 à 850 | 800 à 850 | 800 à 850 | 800 à 850 | 800 à 850 |
| **Rouen au Havre** | 425 à 450 | 425 à 450 | 425 à 450 | 425 à 450 | 425 à 450 | 425 à 450 |
| **Lyon** | 797 50 à 791 25 | 790 à 800 | 791 75 à 800 | 791 75 à 800 | 777 50 à 785 | 775 à 791 25 |
| **Ouest** | • | • | • | • | • | • |

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Caisse Béchet, Dethomas et Ce | 500 | 410 |
| — Leroy, de Chabrol et Ce | 1000 | 1021 |
| Oblig. de la ville de Paris (1849) | 1000 | 1490 •• |
| D° D° (1852) | 1000 | • •• |
| Sambre à l'Oise ... Canal. | 1000 | 775 |
| Sambre française canalisée | 500 | 1500 |
| Tenere ... Cuivre. | 100 | 92 50 |
| Vieille-Montagne ... Zinc. | 250 | 450 |
| Nouvelle-Montagne ... Zinc. | 1000 | 1300 |
| Meuse ... Zinc. | 250 | • |
| Stolberg ... Zinc. | 750 | 1025 |
| Eschweiler | 750 | 7.0 |
| Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre. | 100 | 37 •• |
| Blanzy ... Charbon | 500 | 600 |
| Chazotte ... Charbon. | 1/3 [illegible] | 510 |
| Charbonnages belges | 500 | 330 |
| Pont-de-Loup (sud) ... Charbon. | 1000 | 740 |
| Mines de la Loire ... Charbon. | 1/7400 | 435 |
| Centre-du-Flénu ... Charbon. | 1000 | 150 |
| Long-Pendu ... Charbon. | 500 | • |
| Épinac ... Charbon. | 1/2 1.0 | • |
| Haute-Loire ... Charbon. | 500 | 250 |
| Montchanin ... Charbon. | 5000 | • |
| Azincourt ... Charbon | 1/1 500 | 800 |

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Echarcon ... Papeterie. | 1000 | 1000 |
| Essonne ... Papeterie. | 1000 | • |
| Bastennes ... Asphalte. | 1000 | 400 |
| Monceaux-sur-Sambre ... Forges. | 1000 | 1700 |
| Aveyron (Decazeville) ... Forges. | 3000 | 450 |
| Maubeuge (Nord) ... Forges. | 500 | 300 |
| Alais ... Forges. | 3000 | 1700 |
| Châtillon et Commentry ... Forges. | 1000 | 1100 |
| Providence ... Forges. | 1000 | 1000 |
| Herserange (n. libér.) ... Forges. | 300 | 150 •• |
| La Pommeraye | 750 | • |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1/000 | 4550 |
| Valenciennes deq ... Usine. | 500 | 900 |
| Sucrerie (Cail et Ce) ... Usine. | 500 | 900 50 |
| Caristie ... Usine. | 500 | 615 |
| Tuyaux de Chameroy ... Usine. | 500 | • |
| Télégraphie sous-marin | 25 | 25 |
| Gaz anglais (Paris) | 2500 | • |
| — français (Paris) | 500 | 925 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1275 |
| — de Belleville (libéré) | 500 | 1100 |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 615 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 765 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | • |

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | • |
| — d'Arles, 1re série | 100 | 90 |
| — D° 2e série | 100 | 45 |
| — de Besançon | 150 | 525 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | • |
| — de Versailles | 500 | 575 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries impériales | 1000 | 1000 |
| — Caillard | 1000 | • |
| Gondoles parisiennes | 100 | 160 |
| Omnibus Entreprise générale | 1000 | 1850 |
| Omnibus (rive gauche) | 250 | • |
| Favorites ... Omnibus. | 500 | 1700 |
| Hirondelles ... Omnibus. | 1000 | • |
| Orléanaises ... Omnibus. | 1000 | 710 |
| Tricycles ... Omnibus. | 800 | 510 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | 200 |
| Dames ... Pet. voit. | 500 | 500 |
| Lutéciennes ... Pet. voit. | 500 | 575 |
| Sylphides ... Pet. voit. | 300 | 550 |
| Générale ... Ass. maritime. | 12500 | 15 0/0 b. |
| Lloyd français ... Maritime. | 5000 | 15 0/0 |
| Union des Ports ... Maritime. | 5000 | 14 0/0 b. |
| Mélusine ... Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Sécurité ... Maritime. | 5000 | 29 0/0 b. |
| Sauvegarde ... Maritime. | 5000 | 12 0/0 b. |
| Océan ... Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ... Incendie. | 5000 | 115 0/0 b. |
| Générale ... Incendie. | 5000 | 32.500 |
| Union ... Incendie. | 5000 | 57 0/0 b. |
| France ... Incendie. | 5000 | 32 0/0 b. |
| Phénix ... Incendie. | 1000 | 3300 |
| Providence ... Incendie. | 2500 | 21 0/0 b. |
| Urbaine ... Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance ... Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Éventualités d'Avignon | 31 50 | • |
| — de Cette | 19 | • |
| — de Fampoux | 25 | • |
| Glaces d'Oignies ... Belgique. | 1000 | 1410 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 370 |
| — de Montluçon | 500 | 410 |
| Dyle | 250 | 196 •• |
| [illegible] réunis | 500 | 540 |
| Maberly (Amiens) | 500 | 750 |
| Cohin (Frevent) | 500 | 510 |
| Gaunoches | 500 | 410 |
| Palais de Cristal | 100 | 91 25 |
| Radier | 500 | • |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

Digitized by Google

N° 711. 18e ANNÉE. — N° 16. SAMEDI, 22 AVRIL 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

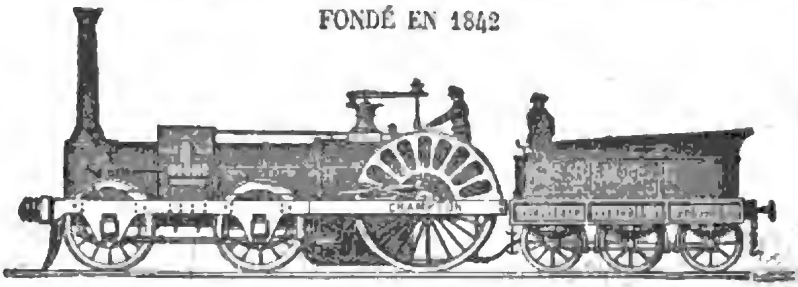
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements.... | 13 » | 24 » |
| Etranger..... | 16 » | 30 » |

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Dulzy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### SOMMAIRE.

Chemin de fer de Paris à Lyon. Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 20 avril 1854, 266. — Le chemin de l'Est et le Crédit mobilier, 267. — Chemin de fer d'Orléans, 267. — Chemin de Strasbourg à Bâle, 267. — Chemin de fer du Nord, 267. — Chemin de fer du Midi, 267. — Chemin de fer de Saint-Germain; embranchement d'Auteuil, 267. — Crédits demandés pour les travaux de chemins de fer, 267. — Chemin de fer Grand-Central de France. 268. — Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France, tirage d'obligations, 268. — Statistique des chemins de fer anglais. Actes votés par le Parlement en 1853, 268. — Recettes de la semaine, 268. — Avis aux actionnaires, 268. — Jurisprudence, 270. — Faits divers, 271. — Avis à nos abonnés, 271. — Recettes des chemins de fer français pendant les premiers trimestres de 1853 et 1854, 272. — Chemin de fer de Lyon. Rapport du Conseil d'administration, 273. — Forges, 282 — Correspondance, 282. — Recettes, 283. — Annonces, 284, 285, 286. — Chronique de la Bourse, 287. — Tableau de la Bourse, 288.

### Chemin de fer de Paris à Lyon.

*Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 20 avril 1854.*

Les actionnaires de la Compagnie de Lyon se sont réunis le 20 courant en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, sous la présidence de M. A. Dassier, président du Conseil d'administration.

Nous publions plus loin le texte du rapport, dont la première partie, relative à la fusion avec Dijon à Belfort, et à la concession de nouveaux chemins dans l'Ain, le Doubs et le Jura, expose complétement les motifs qui ont déterminé le Conseil à modifier la situation de la Compagnie et à accroître son capital en étendant ses concessions pour asssurer son avenir.

Cette partie du rapport a été lue par M. Félix Réal, secrétaire général de la Compagnie. Nous n'essaierons pas de l'analyser ce qui nous entraînerait trop loin, nous nous bornerons à le résumer.

Un premier traité, en date du 15 octobre 1853, fixait le prix d'achat de la concession du chemin de Dijon à Belfort à **30,000** actions de Lyon, libérées de 250 fr. chacune, donnant les mêmes droits et ayant les mêmes charges que les 240,000 actions formant le capital primitif de la Compagnie de Lyon. M. le Ministre des travaux publics ayant mis pour condition à son approbation du traité de fusion que la Compagnie se chargerait de l'exécution sans subvention de plusieurs embranchements réclamés par les départements de l'Est, les conventions provisoirement arrêtées le 15 octobre furent modifiées par un article additionnel, en date du 16 février, réduisant le prix d'achat de la concession de Besançon à **25,000** actions, libérées de 250 fr., avec jouissanco du dividende de 1853, et représentant ainsi un capital de 6,250,000 fr.

Or, les sommes versées par les actionnaires de la Compagnie de Dijon et représentées par des terrains et des travaux exécutés par la Compagnie ou par des sommes en caisse, s'élèvent à raison de 350 fr. par action, sur 33,200, à une somme totale de 11,620,000 fr.

La différence de 5,570,000 fr. qui existe entre ces deux sommes n'est pas perdue pour les actionnaires de Dijon ; elle est représentée pour eux par la prime qu'obtiennent les actions de Lyon ; mais cette prime ne sort pas de la caisse de la Compagnie de Lyon, qui profite bien effectivement de la totalité des 11,620,000 fr. fournis par les actionnaires de Dijon.

La convention provisoire passée le 11 mars dernier avec M. le Ministre des travaux publics, tant pour l'approbation de la fusion que pour la concession de nouveaux embranchements, apporte de son côté les modifications suivantes à l'existence de la Compagnie de Lyon.

Concession est faite à cette Compagnie :

| | |
|---|---|
| 1° D'un embranchement de Chalon à Dôle, d'une longueur d'environ | 62 kilom. |
| 2° D'un embranchement de Lons-le-Saunier, se raccordant avec le précédent près Dôle, | 46 |
| 3° D'un embranchement de Bourg à Lons-le-Saunier, | 65 |
| Ensemble, | 173 kilom. |

Les lignes rachetées de la Compagnie de Dijon se composent :

| | |
|---|---|
| 1° De la section de Dijon à Besançon, | 89 kilom. |
| 2° De la section de Besançon à Belfort avec embranchement éventuel sur Audincourt, | 100 |
| 3° Embranchement d'Auxonne à Gray, | 34 |
| Total général, | 396 kilom. |

dont le réseau concédé à la Compagnie de Lyon se trouve augmenté.

L'évaluation de la dépense faite avec soin donne les résultats suivants :

| | |
|---|---|
| De Chalon à Dôle, | 12,200,000 |
| De Lons-le-Saunier à Dôle, | 9,200,000 |
| De Bourg à Lons-le-Saunier, | 13,000,000 |
| Ensemble | 34,400,000 |
| De Dijon à Belfort et à Gray, | 53,000,000 |
| Total, | 87,400,000 |
| Soit en nombre rond, | 90,000,000 |

Des voies et moyens sont dès à présent assurés pour couvrir cette dépense jusqu'à concurrence de 17,870,000 fr., savoir :

| | |
|---|---|
| Travaux exécutés sur le chemin de Besançon, | 11,620,000 |
| A recevoir sur les 25,000 actions libérées de 250 fr. données en paiement, | 6,250,000 |
| Ensemble, | 17,870,000 |

Il reste donc à créer des ressources pour une somme d'environ 72 millions. Aux termes du cahier des charges, art. 2, il sera pourvu à cette dépense par voie d'emprunt, dans la forme et aux époques qui seront déterminées par le ministre. Tous pouvoirs ont été donnés à cet effet à l'administration par l'assemblée

Digitized by Google

générale du 20 avril; mais il n'en sera fait aucun usage quant à présent, les délais accordés pour l'exécution des nouveaux chemins étant très-longs (1).

La Compagnie de Lyon conserve la garantie d'intérêt qu'elle a obtenue dès l'origine pour son capital de 200 millions, ainsi que la garantie accordée à la Compagnie de Dijon.

Le partage avec l'État, au delà de 8 0/0, ne sera exercé, après le 5 janvier 1871, que sur l'ensemble des produits de toutes les lignes et sur la totalité du capital d'établissement. La Compagnie obtient, en outre des concessions qui précèdent, un droit de préférence pour la construction d'un embranchement sur la Suisse; enfin la convention stipule le concours de la Compagnie pour la construction du quai de Vaise, à Lyon, et l'ouverture d'une rue de 20 mètres entre ce quai et la gare, pour le cas où l'État lui abandonnerait les terrains achetés sur le parcours du chemin de Lyon et non utiles au service actuel. Le concours de la Compagnie est fixé dans cette prévision à la somme de 280,000 fr., pour la construction du quai de Vaise et la fourniture des terrains pour l'établissement de la rue.

Après avoir expliqué les deux conventions et évalué les dépenses, le rapport donne l'appréciation suivante des produits espérés du nouveau réseau:

| | Kil. | Produit par kilom. | Total. |
|---|---|---|---|
| 1° Dijon à Belfort et Gray, | 313 | 25,000 | 5,325,000 |
| 2° Chalon à Dôle, | 62 | 25,000 | 1,550,000 |
| 3° Bourg à Dôle, | 111 | 12,000 | 1,332,000 |
| | 486 | 21,300 | 8,207,000 |

Le rapport évalue les frais d'exploitation à 40 0/0 de la recette, soit, 3,282,800

Ce qui laissera un bénéfice de 4,924,200 ou 5 fr. 82 0/0 de la somme à dépenser par la Compagnie.

La concession faite à la Compagnie par le décret du 17 août 1853, d'un embranchement d'Auxerre à La Roche sur la ligne principale de Paris à Lyon, est l'objet d'un paragraphe spécial du rapport. La longueur de cet embranchement est de 20 kilom.; la dépense sera de 4 millions, et les produits sont évalués nets à 5 0/0 du capital à employer. Il sera pourvu à cette dépense par voie d'emprunt, comme pour le réseau de la Franche-Comté; la somme totale nécessaire, en tenant compte des imprévus, sera ainsi portée à 80 millions.

La seconde partie du rapport a été soumise à l'assemblée par M. Jullien, directeur général de la Compagnie. Cette seconde partie se divise comme d'ordinaire en trois chapitres consacrés à rendre compte de la situation financière de la Compagnie, de la construction et de l'exploitation.

Nous ne pourrions qu'obscurcir, en voulant les résumer, les chiffres et les renseignements d'un haut intérêt contenus dans les deux premiers chapitres, auxquels nous renvoyons les actionnaires, et nous nous bornons à dire quelques mots des résultats de l'exploitation en 1853, et des prévisions de revenus pour 1854 et 1855.

| | | |
|---|---|---|
| Les produits bruts ont été : | | |
| Pour la grande vitesse, de | 12,744,764 | 89 |
| Pour la petite vitesse, de | 7,044,088 | 08 |
| Pour les recettes diverses | 484,007 | 37 |
| Ensemble, | 20,272,860 | 34 |
| Les frais de toute nature se sont élevés à 32.93 0/0, soit | 6,677,680 | 15 |
| Ce qui a laissé une recette nette de | 13,595,180 | 19 |
| A quoi il faut ajouter : | | |
| Produits des placements de fonds | 2,735,088 | 84 |
| Bénéfices mis en réserve des années antérieures, | 5,221,558 | 79 |
| Total des recettes nettes, | 21,551,827 | 82 |
| Cette somme a été employée comme suit : | | |
| Payé à l'Etat pour intérêts sur le solde du prix d'achat, | 1,919,166 | 90 |
| Abonnement pour le timbre, | 110,400 | » |
| Intérêts des obligations placées (68,160), | 3,408,000 | » |
| Intérêts aux actions, 5 0/0 sur 60 millions, | 3,000,000 | » |
| Ensemble, | 8,437,566 | 90 |
| Reste disponible, | 13,114,260 | 92 |

dont la moitié seulement peut être distribuée à titre de dividende, soit, en nombre rond, 6,625,000 fr., ou 25 fr. par action, sur 265,000 actions.

Le surplus des bénéfices, soit 6,489,260 fr. 92 c., est mis en réserve pour être ajouté aux résultats de l'exercice 1854.

Pour l'année courante, les prévisions de la Compagnie sont, bien que très-modérées, on ne peut plus satisfaisantes.

En effet, l'ouverture prochaine de la section de Chalon à Lyon augmentera de 124 kilomètres, ou d'un tiers, la longueur actuelle du chemin exploité. Celui-ci ayant donné, en 1853, une recette brute de 20,272,860 34

La nouvelle section donnerait pour un an 6,757,620 11

Ensemble, 27,030,480 45

Mais, d'une part, l'importance de la banlieue de Lyon entre cette ville et Mâcon, autorise à évaluer le produit kilométrique de la nouvelle section plus haut que la recette moyenne obtenue entre Paris et Chalon; d'un autre côté, la ligne entière doit profiter naturellement de la jonction par une voie de fer continue de Paris à Lyon. En portant à 15 0/0 l'accroissement que ces diverses causes doivent exercer sur les produits du chemin de Lyon, on restera, suivant toute apparence, au-dessous de la vérité, et on arrivera, pour l'année entière, à un produit brut de 31,084,000 fr.

L'exploitation ne devant ouvrir qu'à la fin de mai pour les voyageurs, et un mois après pour les marchandises, la recette brute de l'année 1854 se trouvera probablement réduite de la somme ci-dessus à celle de 27,600,000 »

En élevant les frais à 35 0/0, en raison d'un début d'exploitation sur 124 kilomètres, soit 9,660,000 »

Il restera un bénéfice de 17,940,000 »

Les bénéfices en réserve de 1853 sont de 6,489,260 92

Les produits de placements de fonds pourront s'élever à 1,200,000 »

Ensemble, 25,629,260 92

A employer comme suit :

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts à l'Etat, | 1,919,166 | 90 |
| Annuité pour le timbre, | 166,650 | » |
| Intérêts des obligations, | 4,000,000 | » |
| Intérêts aux actions, 15 fr., | 3,975,000 | » |
| Dividende, 58 fr. 93, | 15,618,444 | 02 |

Chaque action de Lyon aura donc à toucher, pour 1854, une somme de 73 93 pour un versement moyen de 300 fr. Au cours actuel de 790 fr., représentant un débours de 640 fr. (y compris le versement à faire en juillet), l'action de Lyon rapportera, pour l'année courante, 11 1/2 0/0.

Le revenu de 1854 comprendra, il est vrai, la distribution des bénéfices de la réserve, s'élevant à 6,500,000 fr.; mais l'exercice 1855, s'il est privé de cette ressource, jouira de l'exploitation de la ligne entière pendant toute l'année, ainsi que de celle du chemin de Dijon à Besançon. On peut donc compter, qu'à moins d'événements de force majeure, le revenu des actions du chemin de fer de Lyon se maintiendra sans affaiblissement après la distribution de la réserve, et il y a tout lieu d'espérer qu'il s'élèvera encore après l'achèvement du souterrain de Sainte-Frénée et la jonction avec le chemin de la Méditerranée.

La lecture du Rapport que nous venons de résumer bien incomplétement a été écoutée par les actionnaires avec un vif intérêt. Elle a été suivie d'une courte discussion au sujet des concessions nouvelles d'Auxerre et de Franche-Comté, et de la fusion avec Dijon et Belfort.

Un fort actionnaire, M. le colonel de Biré, a proposé de modifier le contrat avec cette dernière Compagnie, en retranchant aux 25,000 actions données en paiement la jouissance de 1853.

M. le président a répondu en faisant observer, quant à la forme, que l'assemblée avait bien le droit de rejeter le contrat de fusion, mais non pas celui de le modifier; quant au fond, que l'on avait déjà réduit le prix d'achat de 5,000 actions et qu'il était impossible d'obtenir davantage; que la jouissance de 1853 accordée aux actions nouvelles représentait une partie du prix, et que, si on les retran-

(1) *Trois* ans à partir du 1er janvier 1855 pour le chemin de Besançon à Belfort;
*Neuf* ans pour les embranchements de Dôle à Chalon et Dôle à Lons-le-Saunier;
*Douze* ans pour l'embranchement de Lons-le-Saunier à Bourg.

Digitized by Google

chait, il faudrait augmenter le nombre d'actions, ce qui grèverait l'avenir d'une manière onéreuse.

L'immense majorité de l'assemblée a été de l'avis du président et a donné son approbation aux diverses conventions passées avec M. le Ministre des travaux publics et avec la Compagnie de Dijon; elle a autorisé l'émission éventuelle, mais ajournée, de l'emprunt destiné à la construction du nouveau réseau, et fixé à 25 fr. par action le dividende de l'exercice 1853.

Ce dividende sera payé à la caisse de la Compagnie à partir du 1er juillet prochain, ci 25 »

En même temps on touchera l'intérêt du 1er semestre, ci 6 25

Ensemble 31 25

qui viendront en déduction du versement de 100 fr. par action, appelé pour la même époque.

Un autre versement de 50 fr. par action devra être fait en janvier 1855, en même temps que l'on touchera le coupon d'intérêt de 8 75 par action.

Ad. Blaise (des Vosges).

### Le chemin de l'Est et le Crédit mobilier.

La Société générale de Crédit mobilier a pris à l'égard des actions nouvelles de l'Est une mesure excellente. Cette Société se charge de faire pour le compte des actionnaires le versement de 50 fr. qui doit être effectué du 1er au 15 mai prochain, sans commission et sans autre intérêt que celui bonifié par la Compagnie de l'Est.

Cette avance est faite pour cinq mois; elle devra être remboursée seulement le 1er novembre, et donne ainsi un long délai au petit nombre de personnes que l'appel de la Compagnie de l'Est a pu prendre au dépourvu. Avec un répit de cinq mois, tout le monde pourra se mettre en mesure, personne ne sera forcé de vendre faute de pouvoir verser, et la place étant dégagée des titres mal classés, redonnera à cette valeur le rang qu'elle mérite d'occuper.

A la fin de l'année dernière nous avons déjà indiqué quel devait être le cours des actions nouvelles de l'Est, par rapport à celui des anciennes; nous n'avons pas le temps de rectifier nos calculs, par suite de la réduction de 5 fr. que subit le dividende de 1853, mais la différence est peu sensible, et d'ailleurs elle doit augmenter la valeur relative des nouvelles actions.

Sous réserve de cette rectification, que chacun peut faire, voici les cours comparés des deux natures d'actions :

| L'action ancienne étant cotée à | L'action nouvelle vaut |
|---|---|
| 700 fr. | 570 fr. |
| 705 | 575 |
| 710 | 580 |
| 715 | 585 |
| 720 | 590 |
| 725 | 595 |
| 730 | 600 |
| 735 | 605 |
| 740 | 610 |
| 745 | 615 |
| 750 | 620 |

C'est-à-dire seulement 70 fr. d'écart entre les deux natures de titres. — Nous sommes bien loin de là; il est vrai que le versement appelé est pour quelque chose dans l'étendue anormale de l'écart, mais la mesure prise par le Crédit mobilier pour faciliter les versements mettra sans doute un terme à cet état de choses.

Ad. Blaise (des Vosges).

### Chemin de fer d'Orléans.

Les travaux concernant la pose des rails sur la seconde voie de Poitiers à Angoulême sont poussés avec une telle activité, que le tronçon compris entre Couhé et Poitiers sera totalement achevé dans cinq jours. En raison de cette circonstance, et pour faciliter la marche des trains sur les deux voies, dès l'ouverture de la campagne, le service d'été ne commencera que le lundi 24 avril courant, alors que la seconde voie de Poitiers à Angoulême sera entièrement livrée à la circulation. Si nous sommes bien informés, pendant la saison d'été il y aura, en outre des trains existant aujourd'hui, quatre trains en plus, deux descendants et deux montants.

G. Lenoir.

### Chemin de Strasbourg à Bâle.

Les négociations relatives à la fusion entre les chemins de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle se poursuivent avec activité, et tout fait présumer qu'elles aboutiront bientôt à un résultat satisfaisant. En attendant, les actionnaires de Strasbourg à Bâle désirent que le dividende de 10 fr. 50 qui est acquis leur soit délivré; mais le Conseil d'administration, guidé par des considérations supérieures, croit devoir suspendre cette distribution. Nous pensons, du reste, que ce retard ne se prolongera pas longtemps encore.

G. Lenoir.

### Chemin de fer du Nord.

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire du chemin du Nord, qui devait avoir lieu le 29 avril, est remise au mercredi 24 mai.

C. Devina.

### Chemin de fer du Midi.

L'assemblée générale annuelle des actionnaires du chemin de fer du Midi, qui devait avoir lieu le 27 de ce mois, est renvoyée au mardi 30 mai, par suite de l'insuffisance des actions déposées.

Nous avons tout lieu de croire que ce retard forcé permettra au Conseil de donner, dans son rapport, de bonnes nouvelles de l'avancement des travaux et de la solution de toutes les questions relatives au tracé.

A. Blaise (des Vosges).

### Chemin de fer de Saint-Germain.

EMBRANCHEMENT D'AUTEUIL.

L'ouverture de l'embranchement du chemin de fer de Saint-Germain sur Neuilly, le bois de Boulogne, Passy et Auteuil, aurait pu avoir lieu le 20 avril; l'absence de M. le ministre des travaux publics a fait ajourner cette ouverture, attendue avec impatience par la foule des promeneurs qui profitent chaque jour de la précocité de la saison pour aller visiter les travaux d'embellissement du bois de Boulogne. Encore quelques jours de patience, et le chemin d'Auteuil sera livré à la circulation.

C. Devina.

### Crédits demandés pour les travaux de chemins de fer.

BUDGET DE 1855.

Voici le relevé des sommes inscrites au projet de budget de 1855 pour les travaux de chemins de fer à la charge de l'État :

| | |
|---|---|
| Chemin de Moulins à Clermont, | 1,500,000 |
| — de Châteauroux à Limoges, | 2,500,000 |
| Plus, sur la somme versée au Trésor par la Compagnie, | 5,333,333 |
| Chemin de Saint-Germain-des-Fossés à Roanne, | 5,000,000 |
| — de Chartres à Rennes, | 9,000,000 |
| — de Paris à Orsay, | 400,000 |
| — de Marseille à Toulon, | 6,466,666 |
| — de Strasbourg à Wissembourg, | 750,000 |
| — de Caen à Cherbourg, | 2,000,000 |
| — de Mézidon au Mans, | 2,800,000 |
| — de Bordeaux à Cette, | 6,000,000 |
| — de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, | 6,000,000 |
| — de Lyon à Genève, | 5,000,000 |
| — de Saint-Rambert à Grenoble, | 2,800,000 |
| Etudes, | 400,000 |
| Ensemble, | 55,900,000 |

Digitized by Google

### Chemin de fer Grand-Central de France.

Conformément à la décision prise par le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, les titres au porteur ci-après désignés pourront, à partir du 24 avril courant, être déposés gratuitement dans la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, en échange des certificats de dépôt nominatifs.

Les titres admis au dépôt gratuit sont les suivants :

| | |
|---|---|
| *Grand-Central.* | Actions et obligations. |
| *Rhône-et-Loire.* | Obligations. |
| *St-Étienne à Lyon.* | Obligations et reconnaissances de capitalisation. |

Les demandes de dépôt ou de retrait seront reçues tous les jours de dix à trois heures dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15, à Paris.

Par ordre du Conseil d'administration,

*Le secrétaire général*,

A. COURPON.

### Compagnie du chemin de fer Grand Central de France.

TIRAGE D'OBLIGATIONS.

Le 9 mai 1854, à trois heures, en séance publique du Conseil d'administration, 16, place Vendôme, il sera procédé au tirage au sort des obligations à amortir pour 1854, sur les deux séries de titres créés par la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, savoir :

*Première série. Obligations de 625 fr.* — 86 obligations de la série des 102,614 titres de 625 fr. revenant aux anciens actionnaires de la Compagnie de Saint Étienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire.

*Deuxième série. Obligations de 500 fr.* — 108 obligations de la série de 63,643 titres de 500 fr., dans lesquels sont pris les 11,600 revenant aux actionnaires de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne.

Un avis ultérieur fera connaître les numéros des obligations affectées aux titres non encore échangés.

Par ordre du Conseil d'administration,

*Le secrétaire général*,

A. COURPON.

### Statistique des chemins de fer anglais.

ACTES VOTÉS PAR LE PARLEMENT EN 1853.

D'un rapport récemment distribué, il résulte que les bills votés pendant la session de 1853 en matière de chemins de fer sont au nombre de 106, qui peuvent être classés de la manière suivante :

| | |
|---|---|
| Création de Compagnies, | 35 |
| Prolongations du temps fixé pour les travaux et autres changements, | 7 |
| Déviations de tracé, extensions de lignes et travaux divers, pour lesquels il n'est pas nécessaire de créer un nouveau capital. (Deux de ces actes autorisent néanmoins la création d'annuités ou d'emprunts.) | 24 |
| Embranchements divers pour lesquels un nouveau capital est nécessaire. (Quatre de ces actes autorisent l'émission d'annuités ou d'emprunts.) | 23 |
| Réduction de capital, | 2 |
| Supplément du capital pour travaux précédemment autorisés. (Trois de ces actes portent faculté d'emprunts.) | 8 |
| Traités de fermage, d'achat ou de fusion, | 3 |
| Actes spéciaux relatifs à des emprunts, | 4 |
| Ensemble, | 106 |

La longueur des chemins ou embranchements concédés par les actes ci-dessus est de 972 miles, soit 1,564 kil.

La longueur des lignes abandonnées est de 169 miles, soit 272

Reste comme extension du réseau, 803 miles, ou 1,292 kil.

Les concessions antérieures à 1853 comprenaient ensemble 11,878 miles, soit 19,112

La longueur totale concédée à la fin de 1853 s'élève ainsi à 12,681 miles, soit 20,404 kil.

Les dépenses nouvelles autorisées s'élèvent ensemble à 12,793,896 liv. st.
soit 319,847,400 fr.
déduction faite du capital des entreprises abandonnées, dont la concession a été législativement annulée.

Au 31 décembre 1852, le capital à engager dans les chemins de fer avec l'autorisation du parlement s'élevait à 356,610,456 liv. st., soit à 8,915,261,400 fr.

Les autorisations accordées pendant la session 1853 ayant accru ce capital de 319,847,400

Le total général au 31 décembre 1853, est ainsi de 369,404,352 liv. st., soit 9,235,108,800 fr.

Sur cette somme, le capital appelé au 31 décembre 1852 s'élevait seulement aux deux tiers des autorisations et se trouvait représenté par trois natures de titres, savoir :

| | |
|---|---|
| Actions ordinaires (161,400,256), | 4,010,006,400 fr. |
| Actions privilégiées ou de préférence (38,700,755), | 967,618,875 |
| Emprunts (64,064,668) | 1,601,616,700 |
| Ensemble | 6,579,141,975 |

Les appels faits et les versements effectués en 1852 se sont élevés ensemble à 16,398,993 liv. st., soit 409,974,825 fr.

Sur les 11,878 miles concédés à la fin de 1852, la longueur en circulation à la même époque se composait de :

| | |
|---|---|
| 1,458 1/4 miles à simple voie, soit | 2,346 k. |
| 5,877 3/4 — à double voie, soit | 9,453 |
| 7,336 miles ensemble, soit | 11,804 |
| 735 3/4 miles étaient en construction, soit | 1,184 |
| 3,806 1/4 miles n'étaient pas commencés, soit | 6,124 |

AD. BLAISE (des Vosges).

### Recettes de la semaine.

| *Lignes.* | *Recettes brutes.* | *Augment. s. 1853* | |
|---|---|---|---|
| | | *Totale* | *0/0.* |
| ORLÉANS | 783,969 » | 132,588 | 20.3 |
| NORD | 741,186 » | 119,777 | 19.3 |
| ROUEN | 220,137 » | 9,259 | 4.6 |
| HAVRE | 99,272 » | 15,411 | 18.3 |
| LYON | 401,795 » | 34,770 | 9.4 |
| STRASBOURG | 578,493 » | 147,149 | 34.1 |
| BALE | 62,828 » | 8,719 | 16.1 |
| OUEST | 132,504 » | 28,357 | 27.2 |
| MÉDITERRANÉE | 198,630 » | 34,886 | 21.3 |
| Gd CENTRAL | 166,824 » | 19,340 | 13.1 |

## AVIS AUX ACTIONNAIRES.

### Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

STRASBOURG. — Assemblée le mercredi 26 avril, salle Herz, rue de la Victoire, 48, à 3 heures.

Déposer 40 actions (anciennes et nouvelles), rue et place de Strasbourg, du 1er au 12 avril, de 11 à 3 heures.

But de l'assemblée : Approbation des comptes de l'exercice 1853 ; nomination de deux membres du Conseil d'administration ; approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le reliement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl.

CAEN ET CHERBOURG. — Assemblée générale le samedi 29 avril à trois heures, 11, rue d'Amsterdam.

Déposer 20 actions avant le 12 avril, de dix à trois heures.

LYON A GENÈVE. — Assemblée générale le 27 avril à quatre heures, rue Laffitte, 23.

Déposer 20 actions rue Laffitte, 23, à Paris, chez M. Pons, 2, Capel-Court, Londres, et chez M. Kohler, à Genève, huit jours avant la réunion.

ST-RAMBERT A GRENOBLE. — Assemblée générale ordinaire, convoquée pour le samedi

Digitized by Google

29 avril courant, à midi, rue St-Georges, 50 (salle Sax).

Déposer vingt actions pour être membre de l'assemblée générale.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions de la Compagnie, seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

MIDI. — L'assemblée générale est renvoyée au 30 mai par suite de l'insuffisance des actions déposées.

CENTRAL SUISSE. — Assemblée générale le jeudi 27 avril à neuf heures du matin, salle du Casino à Bâle. On retire les cartes d'admission, 18, rue Bergère, à Paris, chez M. Marcuard et C^e.

CRÉDIT FONCIER. — Assemblée générale le mardi 25 avril à trois heures, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

But de l'assemblée : Lecture du rapport. — Arrêt des comptes. — Fixation du dividende.

CRÉDIT MOBILIER. — Assemblée ordinaire et extraordinaire, le samedi 29 avril 1854, à dix heures du matin, place Vendôme, 15.

Cette assemblée se compose des quatre-vingts plus forts actionnaires qui ont été inscrits sur les registres de la Société, par suite du dépôt de leurs actions dans la caisse sociale, deux mois avant la confection de la liste, arrêtée un mois avant le jour fixé pour la tenue de l'assemblée.

L'assemblée aura à délibérer sur diverses modifications à introduire dans les statuts, lesquelles auront notamment pour effet l'extension à apporter aux opérations de la Société.

MINES DE LA LOIRE. — L'assemblée est ajournée par suite des notifications du gouvernement, qui ont fait éprouver des retards inévitables dans les formalités. Le jour de la réunion sera ultérieurement indiqué.

COMPAGNIE DES EAUX. — Assemblée générale annuelle, le samedi 29 avril courant, à midi, salle Herz, rue de la Victoire, 48, pour entendre le rapport du Conseil d'administration et pour délibérer extraordinairement sur des modifications à apporter à l'art. 5 et aux suivants des statuts.

Se présenter au siége de la Société, rue Basse-du-Rempart, 50, quinze jours avant celui fixé pour la réunion, c'est-à-dire au plus tard le 14 avril, afin de retirer leurs cartes d'admission en déposant leurs titres.

MM. les actionnaires qui n'ont point encore échangé leurs titres provisoires, sont invités à le faire sans retard, afin de toucher les intérêts échus au 1^er janvier dernier et de profiter du droit qui leur est conféré par l'art. 37 d'assister à l'assemblée.

VIEILLE-MONTAGNE. — Assemblée générale annuelle, le samedi 25 avril courant, à midi, à Angleur près de Liége (Belgique).

Déposer 50/10^e d'actions au moins.

Le dépôt des titres doit être fait, soit à la caisse de la direction de France, à Paris, rue Richer, 19, soit à celle de la direction de Belgique, à Angleur.

## APPELS DE FONDS.

CHEMINS DE L'EST. — Appel de 150 fr. sur les actions nouvelles de la concession du 17 août 1853. Versements à la caisse de la Compagnie, rue de Strasbourg, du 5 au 15 mai prochain, de dix heures à trois heures. Imputation de 2 fr. pour intérêts de 6 mois échus. A partir du 5 mai, les actions provisoires nominatives, libérées de 250 fr., seront échangées contre des titres au porteur. Dès le 15 mai, ces titres seront seuls admis à la négociation. Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Passé le 31 octobre, les actionnaires en retard seront soumis aux dispositions de l'art. 16 des statuts.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires les conventions faites, avec l'approbation de l'assemblée générale, entre la Compagnie de l'Est et la Société générale du Crédit mobilier, dans le but de faciliter les premiers versements sur les actions nouvelles.

OUEST. — Quatrième et dernier versement de 250 fr., à dater du 15 avril, sur les obligations émises le 26 juillet 1853.

L'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû depuis ce jour sur les versements non effectués avant le 1^er mai.

La caisse sera ouverte de 10 à 3 heures, à la gare rue Saint-Lazare.

DIJON A BESANÇON. — Voir dans le corps du journal les numéros d'actions qui n'ont pas encore satisfait aux versements appelés par les Compagnies. Le versement doit être effectué du 5 au 20 avril ; à défaut duquel on procédera à l'application de l'art. 16 des statuts.

L'intérêt 5 0/0 doit être ajouté au montant des versements arriérés.

Versements : rue Taitbout, 52, Paris.
A Besançon, grande rue, 72.
Londres, chez M. Devaux et C^e.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 25 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18 ; à Bâle, chez M. Marcuard et C^e.

CRÉDIT FONCIER DE FRANCE. — Les porteurs de promesses d'obligations foncière, qui ont réduit leurs engagements à des coupures de 500 fr., doivent effectuer du 15 avril au 1^er mai prochain le second versement de 100 fr.

L'intérêt de 4 fr. 50, par titre libéré de 300 f., sera déduit de ce versement ; en conséquence, les porteurs n'auront à acquitter que 95 fr. 50.

Tout porteur qui voudra se libérer complétement en payant par anticipation le dernier terme de 100 fr., exigible du 15 octobre au 1^er novembre prochain, versera, par chaque titre, 193 fr. 50 ; il recevra des obligations définitives de 500 fr., portant jouissance du 1^er mai, à 3 et à 4 0/0, dans les proportions précédemment indiquées.

A partir du 1^er mai, les titres complétement libérés seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, qui délivrera en échange des certificats *nominatifs* portant les numéros de chaque obligation déposée.

On peut se présenter au siége de la Société, rue Taitbout, 57, de 11 à 3 heures.

*Coupures de 100 fr.* — La division des lots est désormais appliquée aux coupures de 100 fr., qui auront droit à un dixième du lot attribué à l'obligation de 1,000 fr., comme pour les coupures de 500 fr., qui ont droit à la moitié du lot attribué à l'obligation.

On peut, en représentant les dix coupures du même numéro, échanger les coupures de 100 f. précédemment émises (avec l'attribution du lot entier au numéro de la coupure désigné par un tirage préliminaire entre les dix numéros qui composent l'obligation de 1,000 fr.) contre des coupures de 100 fr. à l'égard desquelles s'appliquera la division par dixième.

Un tirage spécial entre les dix numéros de coupures continuera à désigner, en ce qui concerne ces titres, le numéro de la coupure qui devra recueillir le lot entier attribué au numéro de l'obligation de 1,000 fr., sous lequel les dix coupures sont groupées.

Quant aux coupures d'obligations foncières de 100 francs à l'égard desquelles s'exerce la division des lots *par dixième*, elles auront droit, à chaque tirage des obligations du Crédit foncier de France, à

| | |
|---|---|
| Dix lots de. . . . . | 10,000 fr. |
| Vingt lots de. . . . | 5,000 |
| Dix lots de. . . . . | 2,000 |
| et Cinquante lots de. . | 500 |

En outre, chaque *coupure de cent francs*, sortie à ce tirage ou aux tirages postérieurs des obligations du Crédit foncier de France, sera remboursée à 120 fr.

Les tirages des obligations du Crédit foncier de France ont lieu tous les trois mois, les 22 mars, 22 juin, 22 décembre et 22 janvier de chaque année.

## SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

ORLÉANS. — Émission de 130,000 obligations au capital de 500 fr. chacune, produisant 15 fr. d'intérêt annuel, et remboursables au pair, par voie de tirage au sort, dans une période de 97 années, qui finira en 1951.

Pour subvenir aux dépenses des travaux de prolongement, il est créé 130,000 obligations de 500 fr. au porteur, produisant un intérêt annuel de 15 fr., payable par semestre, les 1^er janvier et 1^er juillet ; les obligations seront remboursables au pair, par voie du tirage au sort ; le premier remboursement aura lieu le 1^er janvier 1855, sous déduction du versement non encore payé.

L'émission des obligations est faite au prix de 275 fr. chacune (jouissance du 1^er janvier 1854), payable, savoir :

75 fr. dans les dix jours de l'avis qui sera donné aux souscripteurs, en échange d'un récépissé nominatif ; 100 fr. le 1^er octobre 1854 ; 100 fr. le 1^er avril 1855. Les versements pourront être escomptés à raison de 4 0/0 l'an.

La souscription est réservée par préférence aux actionnaires.

Elle sera ouverte, le lundi 10 avril, dans les bureaux de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, et sera fermée le mercredi 19, à six heures du soir.

PARIS A ROUEN. — Souscription, rue d'Amsterdam, 14, à l'emprunt de 18 millions émis par la Compagnie.

Les obligations, émises à 1,000 fr., sont remboursables à 1,250 fr., et produisent 50 fr. d'intérêts par an.

## PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

ORLÉANS. — Paiement depuis le 1^er avril, 11, rue de la Chaussée d'Antin, du dividende 1853, y compris l'intérêt, fixé à 62 fr. 10 c., dont le solde restant à payer est de 32 fr. 10 c.

LYON. — MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur est payé, depuis le 1^er avril 1854, à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

ROUEN AU HAVRE. — Paiement du dividende

Digitized by Google

de 12 fr. par action, depuis le 3 avril, rue d'Amsterdam, 11.

OUEST. — Depuis le 1er avril, paiement du coupon d'intérêt du 2e semestre 1853 et du dividende, total 16 fr. par action, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare.

ST-GERMAIN. — Paiement, depuis le 1er avril, du dividende de 20 fr., à la gare, rue Saint-Lazare.

MÉDITERRANÉE. — Emprunt de 60 millions 5 0/0.

Paiement du coupon d'intérêt de 12 fr. 50 le 1er avril, à Paris, rue Laffitte, 23.

Le dividende, 10 fr. pour l'exercice 1853, ainsi que les 6 fr. d'intérêts, échéant le 31 mars 1854, sont payés (ensemble 16 fr. par action), depuis le 1er avril, dans les bureaux de la Compagnie.

Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement de coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux.
A Marseille, à la gare.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Depuis le 5 avril :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, 14;

2° A Londres, chez MM. Devaux et Ce.

Paiement du deuxième semestre d'intérêt à raison de 5 0/0 par an sur la somme de 200 fr. versée par action.

MINES DE LA LOIRE. — Dès le 16 avril, paiement du dividende de 22 fr., solde du dividende de 1853, rue de la Victoire, 44, de 10 à 2 heures; à Lyon, rue Lafont, 2.

Le coupon sera détaché après la bourse du 6 avril.

ANVERS A GAND. — Paiement du dividende de 1853, fixé à 13 fr., depuis le 15 mars, 34, rue de Provence.

### ÉCHANGE DE TITRES.

STRASBOURG. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 23 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

ST-ÉTIENNE A LYON. — Depuis le 15 mars, les bureaux de l'Agence centrale sont transportés place Vendôme, 15 (au siége de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central), où continuera l'opération de la remise des anciennes actions contre les bons de délivrance des obligations de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, ainsi que le paiement des sommes encore dues sur les ordonnancements de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, antérieures au 1er janvier 1853, et sur les arrérages ordonnancés au profit des valeurs de la Compagnie, le 1er juillet 1853 et le 1er janvier 1854.

Pour ne pas prolonger le retard du tirage au sort des 87 obligations nouvelles, dont le terme d'amortissement est échu, on est prié de retirer les bons de délivrance.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, à partir du 12 de ce mois, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

### AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

PARIS A ROUEN. — Remboursement des actions tirées le 31 janvier.

ROUEN AU HAVRE. — Les obligations de l'emprunt de 1845 portant les numéros 6,204 — 6,203—6,210—6,213——6,225—6,230—6,231—6,232—6,234—6,236—6,240—6,242—6,243—6,251—6,266—6,269—6,271—6,273—6,279—6,281—6,283—6,294—6,293—6,295—6,297—6,299, et celles de l'emprunt de 1847 portant les numéros 1,002—1,008—1,015—1,017—1,019—1,023—1,035—1,037—1,038—1042—1,061—1,064—1,083, tirées le 24 février, sont remboursées depuis le 1er mars à 1,250 fr., rue d'Amsterdam, 11, de dix à trois heures.

GRAND-CENTRAL DE FRANCE. — Les numéros de 80 obligations de 1er ordre et des 40 obligations de 2e ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 28 mars 1854, sont remboursées au pair depuis le 1er avril, 15, place Vendôme.

1er ordre. — Série 49, n° 961 à 980 inclus. — Série 144, n° 2,861 à 2,880. — Série 25, n° 481 à 500. — Série 34, n° 661 à 680. En tout 80 obligations.

2e ordre. — Série 45, n° 881 à 900 inclus. — Série 6, n° 101 à 120. Total 40 obligations.

GRAND-CENTRAL. — (Voir dans le corps du journal.)

C. DEVINA.

## JURISPRUDENCE.

### COUR IMPÉRIALE DE NIMES.

#### TRIBUNAUX DE NIMES ET D'ALAIS.

Poste aux lettres, Chemins de fer, Entreprise de transports, Transports de papiers et correspondances.

1° *L'exploitation des chemins de fer constituant essentiellement une entreprise de transports, les concessionnaires de cette exploitation ont, aux termes de l'art. 2 de l'arrêté de l'an IX, le droit de faire circuler par leurs trains tous les papiers au service de leur entreprise.*

2° *On doit considérer comme appartenant au service de la Compagnie exploitante, celui d'un entrepreneur à qui elle a délégué l'agence de ses camionnages au départ et à l'arrivée, celle des marchandises à petite vitesse, de l'encaissement des lettres de voiture et de la réexpédition pour les points au-delà de la ligne. Les correspondances relatives à ce service jouissent du même privilége que celles de la Compagnie elle-même.*

3° *Les lettres adressées par la voie de la poste à l'un des préposés à l'exploitation d'un chemin de fer qui se trouve hors de son domicile lors de leur remise, peuvent lui être expédiées par la voie du chemin de fer sur le point où il se trouve, pourvu que les lettres soient relatives au service du chemin de fer.*

4° *La faculté de transporter les papiers et correspondances relatifs uniquement à leur service, ne doit pas s'appliquer exclusivement aux papiers transmis par les entrepreneurs de transports à leurs agents et réciproquement, ni aux papiers uniquement relatifs aux transports dont ils sont chargés, elle s'applique également à tous les papiers transmis par l'entrepreneur à des tiers, par des tiers à l'entrepreneur, et même par des tiers à des tiers, pourvu qu'ils soient relatifs au service de l'entreprise. Ce service comprend non-seulement le fait des transports effectués par l'entrepreneur, mais toutes les opérations, commandes, transactions et règlements relatifs aux besoins de son entreprise.*

5° *Lorsqu'un procès-verbal amène la saisie de plusieurs lettres transportées contrairement aux lois, chaque lettre constitue une contravention, et il doit être prononcé autant d'amendes qu'il y a eu de lettres transportées.*

Ministère public,

C. la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Ces diverses questions ont été résolues par les jugements et arrêts dont nous allons rendre compte.

Aux termes de l'art. 47 de son cahier des charges, la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée est autorisée à se charger, au départ et à l'arrivée, du camionnage des marchandises transportées ou à transporter sur sa ligne. Ce service accessoire est régi par un tarif soumis à l'approbation du gouvernement, et la plus parfaite égalité est assurée à tous ceux qui voudront en user.

La Compagnie du chemin de fer qui l'avait organisé a fait, en 1852, avec les sieurs Frainet et Auzilly, un traité par lequel elle les a chargés de ce service, et en même temps de l'agence du transport, sur la ligne, de toutes les marchandises à petite vitesse, sauf les houilles, fers et fontes.

Voici les principales conditions de ce traité.

Toutes les expéditions des marchandises à petite vitesse sont considérées comme faites pour le compte de Frainet-Auzilly; il est chargé exclusivement de la réexpédition de celles destinées à des points autres que ceux desservis par le chemin de fer; il est également chargé, à ses risques, de l'encaissement des lettres de voiture et du règlement des litiges avec les expéditeurs et destinataires; il doit payer tous les sept jours à la Compagnie le prix des transports, sur lequel il obtient seulement une bonification de 8 0/0. Le personnel et le matériel de ce service sont soumis au contrôle et à la discipline de la Compagnie. Enfin, relativement au service du camionnage, il accepte, vis-à-vis du public, toutes les obligations que le cahier des charges impose à la Compagnie elle-même.

Dans le courant de décembre 1853, l'administration des postes s'est livrée à la perquisition des papiers transportés par les trains du chemin de fer, et a saisi, notamment, les correspondances du service Auzilly entre ses divers bureaux. Un pli contenant deux lettres adressées par la poste au sieur Garella, chef du contentieux du chemin de fer, l'une de Paris par le conseil d'administration de la Compagnie, l'autre de Marseille par un tiers, réclamant un colis expédié de la station de Constantine.

Les employés de la Compagnie avaient expédié ces deux lettres à Nîmes, où M. Garella se trouvait en ce moment. On saisit encore un pli contenant une lettre adressée de Marseille, par le chef du bureau des marchandises, à MM. Ballivet et Fabre, imprimeurs à Nîmes, contenant commande de registres imprimés et un modèle. Enfin, on en saisit une contenant deux lettres adressées, l'une par M. Audibert, directeur de l'exploitation, à M. Baudin, directeur des mines de la Grand'Combe, et l'autre, par M. Talabot à M. Beau, ingénieur de ces mines.

Ces diverses saisies ont donné lieu à des poursuites sur lesquelles les tribunaux correc-

Digitized by Google

tionnels de Nîmes et d'Alais et la Cour de Nîmes ont eu à statuer (1).

Devant les tribunaux de Nîmes et d'Alais, le Ministère public et l'administration des postes ont soutenu que l'entreprise de la maison Auzilly s'appliquait à une série d'opérations tout à fait indépendantes du service de la Compagnie.

Cette maison fait à son compte le camionnage des marchandises au départ et à l'arrivée ; elle réexpédie les marchandises transportées par le chemin de fer ; mais le transport de ces marchandises sur la voie de fer est fait par la Compagnie, qui est ainsi le seul voiturier quant aux trajets parcourus sur ses lignes. Il n'y a donc que la Compagnie qui, pour les transports, puissent invoquer l'exception établie en faveur des entrepreneurs de voitures par l'article 2 de l'arrêté de l'an IX.

Dans tous les cas, ce privilége exceptionnel devait être restreint à la correspondance de la Compagnie et de ses agents, et aux papiers relatifs à son entreprise de transports. Il ne pouvait donc être étendu aux autres affaires qui peuvent intéresser plus ou moins directement la Compagnie et l'autoriser à correspondre par cette voie avec des tiers, et autrement que pour les marchandises dont le transport lui a été confié.

On a répondu, dans l'intérêt de la Compagnie, que le traité passé avec la maison Auzilly, sainement entendu, ne donnait à cette maison que la qualité d'agent ou de collaborateur de l'entreprise du chemin de fer, soit pour le transport des marchandises à petite vitesse, soit pour leur réexpédition, soit même pour le camionnage, toutes opérations qui se font pour son compte, sous sa surveillance. Agents salariés ou intéressés, Auzilly et Frainet ne sont que les préposés ou les collaborateurs de la Compagnie.

Du reste, quelque qualité qu'on leur donne, le résultat sera le même, si on les considère comme expédiant et faisant voyager les marchandises pour leur compte ; ils sont de véritables voituriers (par chemins de fer) auxquels la Compagnie fournit la voie et les moyens de traction. Comme voituriers, ils ont un droit personnel au privilége de l'article 2 de l'arrêté de l'an IX. Si on considère la Compagnie comme le voiturier de ces marchandises, et Auzilly comme son agent ou son collaborateur dans cette opération, la correspondance d'Auzilly ne peut plus se distinguer de celles des autres agents de la Compagnie. Que si, enfin, on veut, contre l'évidence du fait, considérer Auzilly comme simplement chargé du camionnage et de la réexpédition, et comme étranger au transport de gare en gare, bien qu'il soit comptable du prix de ce transport, chargé de l'encaissement des lettres de voiture, du règlement des litiges, et gratifié en retour d'un prélèvement de 8 0/0 sur les sommes perçues par la Compagnie, le chemin de fer aurait encore le droit de se charger du transport de sa correspondance, parce qu'elle est relative à des transports qu'elle a fait ou qu'elle doit faire, et que, d'après la jurisprudence constante de la Cour de cassation, le messagiste a le droit de se charger de tous les papiers relatifs à son entreprise, bien qu'émanant de tiers ou adressés à des tiers. On invoque, à cet égard, les arrêtés des 16 février 1839, 2 avril 1840, 31 mars 1841, 25 mars 1843 et 7 janvier 1844 (Dalloz, 31, 1, 273; 40, 1, 270; 41, 2, 174; 43, 1, 280; 46 [table, *Verb. Post*), d'après lesquels l'application de l'art. 2 de l'arrêté de l'an 9 dépend uniquement de l'objet de la correspondance, et nullement de la personnalité de son auteur ou de son destinataire.

Cette jurisprudence suffit pour effacer la distinction qu'on voudrait établir relativement aux plis adressés par les agents ou représentants de la Compagnie du chemin de fer, à M. Ballivet, imprimeur à Nîmes, à MM. Beau et Baudin, directeurs des mines de la Grand'-Combe. Toute concession de chemin de fer constitue, en effet, une entreprise de transports, elle n'a pas d'autre objet ; seulement, cette entreprise est complexe, à la différence de celles qui ont trait à des transports par terre ou par eau, et qui ne comportent, de la part de l'entrepreneur, que l'organisation des moyens de traction; elle comporte encore l'établissement et l'entretien de la voie. Il n'y a donc aucune distinction à faire; tout ce qui, directement ou indirectement, aboutit aux fins de l'entreprise, à l'exécution du service dont la Compagnie est chargée vis-à-vis du public, est nécessairement relatif à ce même service. Cela est si vrai, que la cour de Nîmes et après elle la Cour de cassation ont jugé que la Compagnie des chemins de fer du Gard s'était rendue justiciable des tribunaux de commerce, en prenant dans une carrière des pierres de taille destinées à la construction de ses travaux d'art ; *cette fourniture était destinée à l'établissement de la voie et, par suite, relative au commerce de transport qui est le but de la concession* (10 juin 1840 28 juin 1843; Dalloz, 40, 2, 44; 43, 1, 357.)

En présence de cette décision, il serait bien difficile de dénier la qualité de correspondances relatives au service d'une Compagnie de chemin de fer, à celles qui ont trait à des commandes de registres, d'imprimés, de charbons, de rails, traverses, roues, etc., objets indispensables à une exploitation.

La solution de ces diverses questions devient encore plus facile, si on les apprécie à un point de vue plus général. L'intention manifeste de l'arrêté de l'an IX est de laisser à tous les entrepreneurs de transports la faculté de se servir de leurs propres véhicules pour le transport de lettres et papiers relatifs aux affaires de leur entreprise, de les dispenser de recourir, quant à ce, au service de la poste. Ce privilége, fondé sur la justice et sur la raison, appartient naturellement aux entreprises de chemin de fer, et son maintien est d'autant plus indispensable au besoin de ce service, dont la célérité est la première condition, que l'organisation actuelle du service des postes, ne lui permet pas d'y pourvoir. La transmission d'un ordre, d'une instruction du point de départ d'une ligne à ses diverses stations s'opère dans quelques heures, quelquefois dans quelques minutes; remise au service de la poste, elle exigerait souvent plusieurs jours. Le service deviendrait donc impossible.

(1) D'autres questions ont été soulevées relativement à la faculté de cacheter les plis, mais elles deviennent sans intérêt pour l'avenir, à raison d'une décision récente de M. le Ministre des finances.

## Faits divers.

### NORWÉGE.

*Chemin de fer.* — L'entreprise du chemin de fer et du télégraphe électrique qui suit son parcours, commencée en 1851, se trouve assez avancée pour que, dans le second semestre de l'année 1853, on ait pu se servir, d'une manière provisoire, de la ligne dans toute sa longueur pour le transport des marchandises, et même, en grande partie, pour le transport des voyageurs.

Les mines de fer et de cuivre se trouvent dans des conditions satisfaisantes ; le débit de leurs produits a été avantageux. La production des mines de nickel d'Espedalen s'est beaucoup augmentée ; l'état des mines de cobalt est moins favorable. Quatre permissions ont été accordées pour l'exploitation des veines de cuivre, de nickel, de fer et de galène de plomb.

*Navigation à vapeur.* — Le service des bateaux à vapeur dans le royaume a subi des modifications favorables. Les communications avec l'étranger ont été maintenues, non-seulement par les bateaux à vapeur des postes, mais aussi par des bateaux particuliers qui, avec le concours du gouvernement, ont opéré régulièrement le transport des voyageurs et des marchandises entre Christiania et Hull, et entre Bergen, Stavanger, Christiansand et Hambourg.

Un roulage a été établi entre la Norwége et l'étranger par la Suède, pour le temps de l'année où les communications par mer deviennent impossibles.

On s'occupe d'un projet tendant à établir un réseau de lignes télégraphiques électro-magnétiques, afin de mettre la Norwége en rapport avec la Suède et le reste de l'Europe.

### ÉGYPTE.

On écrit d'Alexandrie, 3 avril : « Une partie du railway égyptien a servi pour la première fois au transport des passagers de l'Inde, qui ont effectué le trajet du Nil au canal près d'Alexandrie, 50 miles environ, par cette voie, tout à la fois plus agréable et plus rapide. »


## AVIS A NOS ABONNÉS.

MM. les Abonnés dont l'abonnement expire au 31 avril sont priés, dans le but d'éviter des retards ou des difficultés dans le service, de faire connaître le plus tôt possible leur intention de renouveler, cette échéance étant considérable.

Tout abonné pour un an reçoit comme prime, sur la présentation de sa quittance, une magnifique carte coloriée des chemins de fer d'Europe. Cette carte, vu son grand format, ne peut être expédiée à MM. les Abonnés; elle doit donc être prise dans nos bureaux.

On trouve dans nos bureaux la collection de 1853, brochée.


Digitized by Google

# CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

## RECETTES COMPARÉES DES PREMIERS TRIMESTRES 1853—1854.

### RECETTES COMPARÉES DES TRANSPORTS A GRANDE VITESSE.

| NOMS DES LIGNES. | kilom. exploités | 1er TRIMESTRE 1853. Recettes totales. | 1er TRIMESTRE 1853. par kil | kilom. exploités | 1er TRIMESTRE 1854. Recettes totales. | 1er TRIMESTRE 1854. par kil | Augmentat. s. 1853. totale. | Augmentat. s. 1853. 0/0. | Augmentat. par kil. totale. | Augmentat. par kil. 0/0. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 710 | 3,834,465 | 5,401 | 710 | 4,053,649 | 5,709 | 219,189 | 5.7 | 309 | 5.7 |
| Rouen | 138 | 1,171,892 | 8,492 | 138 | 1,258,609 | 9,120 | 86,716 | 7.4 | 628 | 7.3 |
| Havre | 91 | 443,647 | 4,876 | 91 | 510,134 | 5,607 | 66,487 | 14.9 | 732 | 14.9 |
| Orléans | 923 | 3,508,457 | 3,801 | 1116 | 4,288,721 | 3,843 | 780,264 | 22.2 | 42 | 1.0 |
| Lyon | 383 | 2,049,074 | 5,349 | 383 | 2,101,077 | 5,484 | 55,003 | 2.6 | 145 | 2.7 |
| Strasbourg | 627 | 1,991,042 | 3,159 | 627 | 2,362,256 | 3,767 | 371,214 | 1.8 | 608 | 1.8 |
| Bâle .. (Nous n'avons pas reçu les Recettes decette Compagnie) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Montereau | 100 | 113,430 | 11,343 | 100 | 117,130 | 11,713 | 3,700 | 32.6 | 370 | 32.6 |
| Ouest | 150 | 847,011 | 5,647 | 174 | 920,625 | 5,291 | 73,613 | 8.6 | » | » |
| Méditerranée | 294 | 729,491 | 2,481 | 294 | 879,770 | 2,992 | 150,279 | 20.5 | 511 | 20.5 |
| Saint-Germain | 25 | 414,852 | 16,594 | 25 | 483,787 | 19,351 | 68,936 | 16.6 | 2,757 | 15.4 |
| Orsay | 10 | 40,474 | 4,047 | 10 | 46,174 | 4,617 | 5,700 | 14.0 | 570 | 14.0 |
| Blesmes à Gray | » | » | » | 19 | 6,027 | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

### RECETTES COMPARÉES DES TRANSPORTS A PETITE VITESSE.

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 710 | 3,410,707 | 4,804 | 710 | 4,521,066 | 6,368 | 1,110,358 | 32.5 | 1,564 | 32.5 |
| Rouen | 138 | 1,037,496 | 7,518 | 138 | 1,248,406 | 9,046 | 210,910 | 20.3 | 1,576 | 20.3 |
| Havre | 91 | 457,260 | 5,025 | 91 | 655,906 | 7,208 | 198,647 | 43.4 | 2,183 | 43.4 |
| Orléans | 923 | 3 612,908 | 3,914 | 1116 | 5,097,204 | 4,567 | 1,481,297 | 41.0 | 653 | 16.6 |
| Lyon | 383 | 2,115,582 | 5,523 | 383 | 2,378,250 | 6,209 | 262,668 | 12.8 | 686 | 12.4 |
| Strasbourg | 627 | 2,745,027 | 4,378 | 627 | 3,928,864 | 6,266 | 1,183,837 | 43.1 | 1,888 | 43.1 |
| Bâle | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Montereau | 100 | 165,061 | 16,506 | 100 | 250,103 | 25,010 | 85,042 | 51.5 | 8,504 | 51.5 |
| Ouest | 150 | 315,005 | 2,100 | 174 | 456,931 | 2,626 | 141,926 | 45.5 | 526 | 25.0 |
| Méditerranée | 294 | 1,071,163 | 3,645 | 294 | 1,449,267 | 4,929 | 377,504 | 35.2 | 1,284 | 35.2 |
| Saint-Germain | 25 | » | » | 25 | » | » | » | » | » | » |
| Orsay | 10 | 788 | 79 | 10 | 1,258 | 126 | 470 | 59.7 | 47 | 59.3 |
| Blesmes à Gray | » | » | » | 19 | 12,148 | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

### RECETTES BRUTES TOTALES.

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 710 | 7,245,168 | 10.204 | 710 | 8,574,715 | 12,077 | 1,329,547 | 18.4 | 1,873 | 18.4 |
| Rouen | 138 | 2,209,389 | 16,010 | 138 | 2,507,015 | 18,167 | 297,626 | 13.4 | 2,157 | 13.4 |
| Havre | 91 | 900,907 | 9 900 | 91 | 1.166,041 | 12,811 | 265,134 | 29.4 | 2,914 | 29.4 |
| Orléans | 923 | 7,121,365 | 7,715 | 1116 | 9,385,926 | 8,410 | 2,264,561 | 31.7 | 695 | 8.7 |
| Lyon | 383 | 4,164,595 | 10,873 | 383 | 4,482,327 | 11,703 | 317,732 | 7.6 | 829 | 7.6 |
| Strasbourg | 627 | 4,736,068 | 7,554 | 627 | 6,291,120 | 10,034 | 1,555,051 | 32.8 | 2,480 | 32.8 |
| Bâle | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Montereau | 100 | 278,491 | 2.785 | 100 | 367,234 | 3,672 | 88,742 | 31.8 | 887 | 31.8 |
| Ouest | 150 | 1,162,016 | 7,747 | 174 | 1,377,556 | 7,917 | 215,540 | 18.5 | 270 | 3.4 |
| Méditerranée | 294 | 1,801,254 | 6 127 | 294 | 2,329,037 | 7,242 | 527,783 | 29.3 | 1,115 | 29.3 |
| Saint-Germain | 25 | 414,852 | 16,594 | 25 | 483,787 | 19,351 | 68,936 | 16.6 | 2,757 | 16.6 |
| Orsay | 10 | 41,261 | 4,126 | 10 | 47,432 | 4,743 | 6,170 | 14.9 | 617 | 14.9 |
| Blesmes à Gray | » | » | » | 19 | 18,174 | 956 | » | » | » | » |
| Grand-Central | 145 | 1,740,151 | 12,001 | 145 | 2,140,994 | 14,765 | 400,843 | 23.0 | 2,764 | 23.0 |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

Digitized by Google

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Vous êtes réunis en assemblée générale ordinaire pour statuer sur les comptes annuels de la Compagnie et sur la fixation du dividende.

Vous êtes réunis en même temps en assemblée générale extraordinaire pour statuer sur l'acquisition de la ligne de Dijon à Belfort, et sur la concession de plusieurs embranchements que nous vous proposons de rattacher à notre ligne principale et de faire entrer dans le réseau du chemin de fer de Paris à Lyon.

Le rapport que nous avons à vous présenter sera divisé en deux parties :

Dans la première partie nous nous occuperons de l'établissement de ces lignes nouvelles ; nous vous exposerons les motifs qui nous ont dirigés, le but que nous avons voulu atteindre dans les différents traités que nous soumettons aujourd'hui à votre sanction.

Dans la seconde partie, nous vous ferons connaître tout ce qui est relatif à l'exploitation et à la construction de la ligne actuelle.

Notre Compagnie s'est constituée, vous le savez, Messieurs, dans les premiers jours de 1852 ; la ligne qui lui était concédée a toujours été classée parmi les mieux partagées du pays; elle doit son importance non-seulement aux deux grandes villes qu'elle réunit, mais encore aux riches contrées qu'elle traverse et au transit considérable dont elle est appelée à profiter. Si la situation était restée, pour toutes les Compagnies, ce qu'elle était au début de notre entreprise, nous n'aurions peut-être pas cherché à étendre les limites de notre concession; mais des faits nouveaux se sont produits, qui pouvaient exercer une grande influence sur l'ensemble de nos affaires. Nous avons dû aviser et prendre notre partie en vue des dangers qui se révélaient à nous et qu'il nous importait de conjurer.

Ainsi, en 1852, lorsque la Compagnie d'Orléans formait, par sa fusion avec les Compagnies de Nantes, de Bordeaux et du Centre, cette agglomération puissante qui pouvait lui donner contre nous une force nouvelle, nous nous adressions au gouvernement et nous obtenions de sa justice de précieuses garanties qui ne devaient en rien, nous aimons à le dire, troubler nos bons rapports avec la Compagnie d'Orléans.

De même en 1853, lorsque nous avons vu toutes les lignes de l'Est se concentrer entre les mains de la Compagnie de Strasbourg, nous ne pouvions pas oublier que nous avions à défendre en Franche-Comté et en Alsace des droits acquis et des espérances légitimes ; nous avons dû songer alors à fortifier notre position sur les points les plus importants et les plus exposés de notre trafic.

Du reste, veuillez bien le croire, Messieurs, en rappelant à vos souvenirs la création du réseau de l'Est, et en parcourant avec vous les éventualités menaçantes contre lesquelles nous avions à nous prémunir, nous n'avons pas l'intention d'entrer dans un système de récriminations, stériles d'ailleurs, et aujourd'hui superflues; nous désirons nous placer sur-le-champ au cœur même de la question, et faire ressortir à vos yeux les conséquences inévitables qui devaient résulter de la situation nouvelle qui nous était faite et qu'il ne nous était pas possible d'empêcher.

Pour bien vous faire apprécier le véritable état des choses, nous avons fait dresser une carte qui est sous vos yeux, et qui vous permet de saisir l'ensemble des lignes concédées ou à concéder. Cette carte pourra nous dispenser de beaucoup de raisonnements et de commentaires. Un simple coup d'œil suffit pour vous faire saisir les rivalités que nous devions craindre et que nous cherchons à éviter.

La Compagnie de Strasbourg a créé une ligne directe de Paris sur Mulhouse; elle a acheté les lignes de Montereau à Troyes, de Saint-Dizier à Gray, de Strasbourg à Bâle ; aux chemins concédés elle ajoute un chemin nouveau de Gray à Nancy ; Gray devient ainsi le point de départ et la tête de deux lignes importantes pour elle.

Ainsi, la Compagnie de Strasbourg pénètre dans la vallée de la Saône, et nous menace à la fois dans le trafic de la Franche-Comté et dans le trafic de l'Alsace et de la Suisse.

Entre la Compagnie de Strasbourg et nous, il n'y avait plus qu'une barrière qui n'était pas infranchissable pour elle, c'était la ligne de Dijon à Besançon, devenue plus tard, en vertu d'une concession nouvelle, la ligne de Dijon à Belfort. Il nous a paru évident avec le système de concentration des lignes, qui prévaut depuis quelques années sur l'ancien système des embranchements et des concessions isolées ; il nous a paru évident, disons-nous, que la Compagnie de Dijon à Belfort serait forcément entraînée dans la sphère d'action de l'une ou de l'autre des grandes Compagnies entre lesquelles elle s'est établie. Si elle était entrée dans le réseau de l'Est, il est facile de vous rendre compte du grave préjudice qui devait en résulter pour nous; nous aurions été exposés à perdre non-seulement le trafic de l'Alsace avec le Nord sur lequel nous avons dû compter pour une certaine partie en raison des distances kilométriques, mais nous pourrions perdre encore le trafic du Rhin à la Méditerranée par un prolongement sur Bourg et par une jonction à Bourg avec le chemin de Lyon à Genève.

Classée, dès 1842, sous le nom de ligne du Rhin à la Méditerranée, la ligne de Dijon à Belfort traverse des contrées industrielles et commerciales qui ont de grands produits à exporter et de grandes quantités de matières premières à recevoir ; les fers de la Franche-Comté, les cotons de l'Alsace, les céréales de la vallée de la Saône ont toujours assuré à l'industrie des transports par terre et par eau un mouvement considérable de marchandises, et, sous le rapport de la population et de l'importance commerciale, Besançon est, après Lyon, la ville la plus considérable de toutes celles que nos lignes doivent desservir.

Les provenances de la Franche-Comté et d'une grande partie de l'Est ont toujours été considérées comme devant appartenir au chemin de Lyon; c'est même en vue de ce trafic que notre ligne principale, au lieu de se diriger directement sur Chalon, par le tracé le plus court, s'est infléchie vers Dijon pour atteindre plus facilement Besançon, Mulhouse et la Suisse.

Nous avons donc été fidèles à toutes les traditions du chemin de Lyon en cherchant à conserver ce trafic qui représente pour nous un intérêt de premier ordre. Une fois cette nécessité reconnue, nous croyons qu'il n'y avait pas à hésiter sur le meilleur parti à prendre, en vue de la sécurité que nous voulions obtenir. L'achat de la ligne de Dijon à Belfort par notre Compagnie nous a paru la plus simple et la plus avantageuse de toutes les combinaisons.

Tout autre moyen, un traité d'alliance, par exemple, aurait été à nos yeux un palliatif insuffisant, et, dans tous les cas, temporaire, à une situation qui pouvait toujours devenir grave ; vous savez, du reste, combien ces traités sont d'une exécution difficile, combien la Compagnie la plus faible est disposée à se croire opprimée, combien la Compagnie la plus puissante est disposée à s'inquiéter de l'exploitation qu'elle ne dirige pas, et qui, cependant, doit contribuer par le versement de tous ses produits à l'amélioration du trafic général.

L'acquisition de la ligne de Dijon à Belfort nous avait toujours paru utile et entrait dans nos projets d'avenir. L'immense développement que la Compagnie de Strasbourg a pris à côté de nous n'a fait que rendre plus évidente à nos yeux la nécessité de terminer promptement cette affaire.

Nous sommes entrés en négociations avec la Compagnie de Dijon à Belfort, et nous avons signé avec elle un traité qui est aujourd'hui soumis à votre sanction.

Aux termes du traité primitif, qui porte la date du 15 octobre dernier, la Compagnie de Dijon à Belfort cesse d'exister. Elle apporte ses deux concessions de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort à la Compagnie de Lyon. Nous devions lui remettre en échange trente mille actions libérées de 250 fr., donnant les mêmes droits, ayant aussi les mêmes charges que les actions actuelles. La Compagnie de Dijon à Belfort reste chargée de sa liquidation à laquelle la Compagnie de Lyon est totalement étrangère.

Deux administrateurs de la Compagnie de Dijon à Besançon doivent entrer dans le Conseil d'administration de notre Compagnie, qui comptera désormais dix-sept membres. Les deux administrateurs nouveaux seront M. le comte de Vaulchier et M. Girod (de l'Ain), ancien maître des requêtes au Conseil d'État.

Voici le texte de ce traité :

« Entre les soussignés,

« La Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, représentée par MM. Auguste Dassier et Jean-Henri Hottinguer, spécialement autorisés à l'effet des présentes,

« D'une part,

« Et la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Belfort, représentée par M. Adrien-Charles Calley de Saint-Paul, spécialement autorisé à l'effet des présentes,

« D'autre part,

« A été convenu ce qui suit :

« Art. 1er. A compter du jour où le gouvernement l'aura autorisé, il y aura fusion de la Compagnie de Dijon à Belfort avec la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, de manière que cette dernière subsistera seule et que celle du Dijon à Belfort cessera d'exister.

« La Compagnie du chemin de fer de Dijon à Belfort apportera dans la Compagnie de Paris à Lyon les deux concessions qui lui appartiennent, telles qu'elles se poursuivent et comportent, avec tous les droits, priviléges et avantages y attachés, ensemble tout ce qui constituera son actif mobilier et immobilier, tous ses droits, actions, raisons et prétentions, sans aucune exception ni réserve.

« La Compagnie de Paris à Lyon prendra, de son côté, à sa charge, tout le passif et tous les engagements de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Belfort, suivant l'état ci-joint, aux obligations de laquelle elle sera subsituée sans exception ni réserve.

« La Compagnie de Paris à Lyon reconnaît qu'il lui a été remis copie des quatre conventions passées avec M. Julien Lacroix pour la construction du chemin de fer de Dijon à Belfort, avec embranchement d'Auxonne sur Gray, ainsi que des traités passés avec M. Clément Desormes pour la fourniture de dix locomotives, de roues et essieux de wagons ; et avec M. Guetting, pour la construction de voitures à voyageurs ; elle s'engage à suivre l'exécution de ces diverses conventions, aux mêmes droits et dans les

Digitized by Google

mêmes conditions que la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Belfort.

» Art. 2. Pour prix de cet apport, la Compagnie de Paris à Lyon remettra à la Compagnie de Dijon à Belfort trente mille actions de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, libérées de 250 fr. chaque, de la même nature que ses actions actuelles, et donnant les mêmes droits; lesdites actions seront délivrées avec jouissance des intérêts et dividendes à échoir à compter de ce jour.

» Art. 3. La Compagnie de Dijon à Belfort, par exception au paragraphe 3 de l'art. 1er, retiendra, pour être restituées aux personnes qui les ont versées, les sommes déposées à titre de garantie de la souscription des nouvelles actions créées en vue de la prolongation du chemin jusqu'à Belfort, une somme de 40,000 fr. pour les frais de la liquidation et les gratifications à certains employés.

» Art. 4. La Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon entend expressément rester étrangère au retrait des actions de la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Belfort et à toutes ses conséquences, ainsi qu'à la délivrance, aux actionnaires de cette dernière Compagnie, des trente mille actions qu'elle s'est obligée à leur remettre, aux termes de l'art. 2 ci-dessus.

» En conséquence, ce sera à la Compagnie de Dijon à Belfort, seule, ou au délégué par elle choisi à cet effet, que les actionnaires de cette Compagnie auront à remettre leurs titres.

La Compagnie de Paris à Lyon remettra au délégué spécial de la Compagnie de Dijon à Belfort les trente mille actions dont il est parlé en l'art. 2 ci-dessus.

» Par l'effet de cette remise, la Compagnie de Paris à Lyon sera déchargée, sans pouvoir être soumise à aucune réclamation et à aucun recours de la part des tiers.

» Art. 5. Le nombre des membres du Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sera augmenté de manière que deux des administrateurs actuels de la Compagnie de Dijon à Belfort puissent y être appelés.

» Art. 6. En cas de suppression ou de réduction du personnel pour cause autre que des fautes de service, dans l'année qui suivra la prise de possession du chemin de fer de Dijon à Belfort, par la Compagnie de Lyon, les employés attachés aujourd'hui à la Compagnie du chemin de fer de Dijon à Belfort recevront une indemnité qui ne pourra être moindre de neuf mois de solde.

» Art. 7. La présente convention ne sera définitive et obligatoire pour chacune desdites Compagnies qu'après qu'elle aura été ratifiée par les deux Assemblées générales, et autorisée par le Gouvernement dans les termes ci-dessus et sans conditions nouvelles; ces ratifications devront être échangées, sous peine de nullité, d'ici au 15 décembre prochain.

» Art. 8. Les frais auxquels les présentes pourront donner lieu seront supportés par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

» Fait double entre les parties, à Paris, le 15 octobre 1853.

» Ont signé :

» MM. Dassier,
» Hottinguer,
» Galley de Saint-Paul. »

Cette convention, signée, comme nous avons eu l'honneur de vous le dire, le 15 octobre, fut soumise à l'approbation du gouvernement. M. le ministre la renvoya à l'examen du Comité consultatif des chemins de fer.

Vous savez, qu'avant de donner suite aux traités de rachat ou de fusion qui ne peuvent pas s'accomplir sans lui, le gouvernement se réserve toujours le droit d'imposer comme condition de son approbation, l'établissement de lignes nouvelles qui lui sont vivement demandées par les populations intéressées. M. le Ministre des travaux publics nous a fait connaître qu'il ne consentirait pas à approuver notre traité de fusion, si nous n'ajoutions pas aux chemins rachetés quelques chemins nouveaux destinés à compléter le réseau sur cette partie du territoire.

Avant de vous exposer ces conditions, nous devons vous dire qu'elles ont dû naturellement exercer leur influence sur le traité que nous avions passé avec la Compagnie de Dijon. Nous étions tenus, sauf votre approbation, à l'exécution de ce traité, si M. le ministre des travaux publics l'avait approuvé sans le modifier; mais les conditions nouvelles qui nous étaient faites nous donnaient le droit et nous faisaient un devoir de remanier le traité avec la Compagnie de Dijon à Belfort. Après de longs pourparlers, nous avons obtenu, par une clause supplémentaire signée le 16 février, que le nombre des actions à remettre par notre Compagnie fût réduit à 25,000. Le prix d'achat définitif de la ligne de Dijon à Belfort n'est donc plus aujourd'hui que de 25,000 actions de Lyon, lesquelles représentent pour 250 fr. versés un capital de 6,250,000 fr.

Or, la Compagnie de Dijon à Belfort, pour les 33,200 actions de la première émission, a reçu à raison de 350 fr. versés, un et nous cède, capital de 11,620,000 fr.

Pour obtenir un capital semblable avec des actions libérées de 250 fr., nous aurions été obligés de créer 46,480 actions de Lyon; nous profiterons donc d'une différence de 21,480 actions à porter en moins à notre capital social, et d'une différence de 5,370,000 fr. reçue en plus, quant aux sommes versées. C'est, en quelque sorte, une subvention que nous recevons pour entrer en possession de cette ligne, qui nous convient à tant de titres, et que nous aurions été disposés à faire, sans être encouragés par des avantages particuliers.

On comprend d'ailleurs qu'en raison de la prime de nos actions, la Compagnie de Dijon à Belfort ne perd rien sur le capital versé par elle et déjà employé à la construction.

Mais pour nous, Compagnie de Lyon, l'affaire se résume dans un boni de 5,370,000 fr. que nous pouvons appliquer aux lignes nouvelles comprises dans la convention approbative de notre marché. M. le Ministre des travaux publics a voulu terminer à cette occasion toutes les questions qui se rattachent aux lignes transversales de la Franche-Comté et de l'Est. Plusieurs embranchements lui étaient vivement demandés par les départements de l'Ain, du Jura, de Saône-et-Loire, et du Doubs. Des Compagnies particulières s'étaient formées, et tous les intérêts locaux s'autorisant de l'exemple de plusieurs concessions faites dans des circonstances analogues réclamaient avec instance un classement définitif de toutes les lignes comprises dans ce réseau.

Nous avons défendu avec persévérance les intérêts de notre Compagnie engagés dans une question si grave pour elle; nos longues négociations avec le Gouvernement ont abouti à la convention suivante :

» L'an mil huit cent cinquante-quatre et le

» Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

» D'une part,

» Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon*, ladite Compagnie représentée par MM. Dassier (Auguste) et Hottinguer (Jean-Henri), ses administrateurs, élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, à l'embarcadère dudit chemin, boulevard Mazas, et agissant en vertu d'une délibération du Conseil d'administration de ladite Compagnie, en date du huit mars mil huit cent cinquante-quatre, et sous réserve de l'approbation générale de ses actionnaires dans un délai de trois mois au plus tard,

» D'autre part,

» Il a été dit et convenu ce qui suit :

» Art. 1er. La réunion des concessions des chemins de fer de Dijon à Besançon, avec embranchement d'Auxonne à Gray, et de Besançon à Belfort, à celle du chemin de fer de Paris à Lyon, réalisée par le traité ci-annexé, intervenu entre la Compagnie des chemins de fer de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort, et le Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Lyon est approuvée.

» Art. 2. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics concède à la Compagnie de Lyon, qui s'engage à les exécuter entièrement à ses frais, risques et périls, les chemins de fer suivants : 1° un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle, 2° un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saulnier, 3° un chemin de fer de Lons-le-Saunier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon, aux conditions et sous les réserves indiquées dans le cahier des charges ci-annexé.

» Le capital nécessaire pour l'exécution des chemins susdits sera formé au moyen d'obligations qui ne pourront être émises qu'aux époques, pour les sommes et dans la forme qui seront déterminées par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

» Art. 3. Les clauses et conditions du cahier des charges joint au décret du 12 février 1852, relatives au chemin de fer de Dijon à Besançon, seront appliquées aux chemins de fer mentionnés dans l'art. 2 ci-dessus, sous les réserves et modifications indiquées dans le cahier des charges annexé à la présente convention.

» Les dispositions du titre II de ce dernier cahier des charges sont déclarées applicables à l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

» Art. 4. Les concessions des lignes concédées ou incorporées à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, en vertu de la présente convention, ne feront qu'une seule et même entreprise avec les concessions actuelles : en conséquence, elles prendront fin, comme celles-ci, le 5 janvier 1955.

» Les revenus nets de toutes ces lignes seront confondus, sans distinction de compte, et les garanties d'intérêts accordées par l'Etat aux deux Compagnies de Paris à Lyon et de Dijon à Besançon ne produiront effet que lorsque les revenus susdits n'égaleront pas la somme annuelle garantie à ces deux Compagnies aux termes de leurs cahiers des charges.

» Les dispositions de l'art. 9 du cahier des charges annexé au décret du 5 janvier 1852, relatives au chemin de fer de Paris à Lyon, concernant le partage des bénéfices entre l'Etat et la Compagnie au delà de 8 0/0, s'appliqueront à l'ensemble des produits nets des lignes exploitées par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

» En conséquence, après le 5 janvier 1871, le partage commencera aussitôt que lesdits produits nets des lignes exploitées dépasseront 8 0/0 du capital d'établissement.

» La faculté de rachat, stipulée au profit de l'Etat, ne pourra être exercée que sur l'ensemble des lignes comprises dans la concession.

» Art. 5. L'art. 7 du cahier des charges du chemin de fer de Paris à Lyon, relatif au compte courant ouvert à la Compagnie par le Trésor, sera applicable à toutes les lignes mentionnées dans la présente convention.

» Les fonds versés au Trésor seront toujours à la disposition de la Compagnie pour l'exécution des travaux; mais ils ne pourront être retirés qu'au fur et à mesure des besoins, avec l'autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

» Art. 6. La Compagnie sera autorisée, si elle le demande, à faire un embranchement sur la Suisse; le point de départ de ce chemin, le point de la Suisse auquel il aboutira, la direction, les conditions d'exécution et d'exploitation de cet embranchement seront ultérieurement déterminés par l'administration, après l'accomplissement des formalités légales.

» Art. 7. Dans le cas où la Compagnie serait mise en possession de la partie des terrains et bâtiments acquis soit par la première Compagnie concessionnaire, soit par l'Etat, sur la ligne de Paris à Lyon, en excédant des besoins actuels du service, et qui n'auraient pas encore été aliénés par le domaine, lesdits terrains et bâtiments étant considérés comme compris dans la concession autorisée par le décret du 5 janvier 1852.

» La Compagnie s'engage : 1° à concourir aux travaux de construction du quai de Vaise, projeté à Lyon, jusqu'à concurrence de la somme de 280,000 f., qui viendra en déduction de la part afférente à l'Etat

Digitized by Google

dans la construction de ce quai; 2° à livrer les terrains nécessaires pour l'ouverture d'une rue de 20 mètres de largeur, destinée à mettre en communication la gare de Vaise avec le quai projeté de Vaise.

» Art. 8. La présente convention et les actes y annexés ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Permettez-nous d'apprécier la portée de cette convention, de préciser les engagements que la Compagnie contracte envers l'État, les charges qui en résultent pour elle, les avantages qu'elle doit en retirer, les facilités d'exécution et de délai qui lui sont données par le cahier des charges annexé à la convention, et enfin les clauses accessoires.

Ces lignes comprennent un développement kilométrique à construire de 396 kilomètres, savoir :

| | |
|---|---|
| Dijon à Besançon, | 89 kil. |
| Auxonne à Gray, | 34 |
| Besançon à Belfort, avec embranchement, s'il y a lieu, sur Audincourt, | 100 |
| Chalon à Dôle | 62 |
| Lous-le-Saunier à un point situé sur la ligne de Chalon à Dôle, près de Dôle, | 46 |
| Bourg à Lous-le-Saunier, | 65 |
| Total pareil, | 396 kil. |

L'évaluation de la dépense se monte :

| | |
|---|---|
| Pour la ligne de Dijon à Belfort avec embranchement d'Auxonne à Gray, à | 53,000,000 |
| Chalon à Dôle, | 12,200,000 |
| Lons-le-Saunier à Dôle, | 9,200,000 |
| Bourg à Lons-le-Saunier, | 13,000,000 |
| | 87,400,000 |
| Soit, en nombre rond, | 90,000,000 |

Ajoutons immédiatement que, sur cette somme de 90 millions, la Compagnie de Dijon à Besançon a déjà dépensé

11,620,000 fr.; en outre, les 25,000 actions que nous avons à lui donner auront encore à nous verser en dehors du fonds social primitif affecté à la construction de la ligne principale, une somme de

6,250,000

17,870,000 Ensemble, à retrancher des
90,000,000 de dépenses, ce qui réduit le capital nécessaire à l'exécution des lignes nouvelles, à

72,130,000 fr.

A l'appui des évaluations de dépenses que nous venons de vous indiquer, nous vous ferons remarquer que les travaux de la ligne de Dijon à Belfort ont été l'objet d'une entreprise à forfait, qui se monte, savoir :

Pour la ligne de Dijon à Besançon, 16 millions;

Pour l'embranchement d'Auxonne à Gray, à 6 millions, 100,000.

C'est environ 180,000 francs par kilomètre.

Les entrepreneurs doivent acheter les terrains et construire les ouvrages d'art pour deux voies; les terrassements et la pose des voies ne sont établis que pour une voie; sauf le matériel roulant, les entrepreneurs sont tenus de livrer le chemin, ses stations et dépendances en parfait état d'exploitation.

Quant à la ligne de Besançon à Belfort, le forfait est de 21,500,000 fr., soit 215,000 fr. par kilomètre.

L'augmentation de dépense par kilomètre résulte du très-grand nombre de travaux d'art qui seront à construire sur cette section, et des difficultés de tracé assez nombreuses que présente la partie supérieure de la vallée du Doubs.

La dépense totale pour le chemin de Dijon à Belfort, avec l'embranchement de Gray, peut ainsi être évaluée, matériel compris, à 238,000 fr. par kilomètre.

La ligne de Chalon à Dôle se développe dans les deux vallées de la Saône et du Doubs. Le tracé est facile; cependant l'obligation de traverser la Saône et la nécessité d'établir la voie de manière à la rendre propre à recevoir un trafic considérable, en élèvent la dépense à 12,200,000 fr., soit un peu moins de 200,000 fr. par kilomètre.

La ligne de Bourg à Dôle traverse un pays plus accidenté; nous ne pensons pas, cependant, que sa mise en exploitation puisse en coûter plus de 200,000 fr. par kilomètre, soit tout 22,200,000 fr.

N'oublions pas que la ligne de Bourg à Dôle est une ligne de second ordre, dans laquelle nous pouvons adopter sans inconvénient les limites extrêmes de pente et de courbe que l'administration tolère aujourd'hui dans des circonstances semblables. Notre cahier des charges nous donne, à cet égard, toutes les facilités que nous devions désirer. Le prix de revient de 200,000 fr. par kilomètre, que nous avons adopté pour cette ligne, est d'ailleurs justifié par les marchés passés pour l'exécution de chemins voisins ou placés dans des conditions analogues.

Aux termes de la convention que vous venez d'entendre, le tracé de la section de Lons-le-Saulnier à Dôle n'est point encore fixé. Si le gouvernement, usant du droit qu'il s'est réservé, nous impose un point de raccordement plus rapproché de Besançon, les localités intéressées devront prendre à leur charge, par des engagements réguliers, la moitié de l'excédant de la dépense.

Nous n'avons pas, pour le moment, à nous occuper de cette question. Si les localités intéressées ne craignent pas d'accepter la moitié de l'excédant de la dépense, nous pourrons en conclure que leur trafic particulier est assez important pour qu'il y ait quelque avantage à le rechercher et à le desservir; nous trouverions alors dans l'augmentation de la circulation locale une compensation suffisante à l'excédant de dépenses qui resterait à notre charge.

Passons maintenant à l'évaluation des produits. L'exploitation des lignes nouvelles aura pour nous des résultats et des avantages de deux natures. Nous devons apprécier les produits proprement dits inhérents à l'exploitation de ces lignes; nous devons surtout tenir compte des produits que leur établissement aura pour effet de conserver ou de créer sur notre ligne principale, en nous mettant en mesure de lutter dans des conditions favorables contre toute concurrence. C'est là un élément essentiel de la question qui vous est soumise; pour bien la juger, il faut la juger dans son ensemble, et l'apprécier au point de vue de la sécurité absolue que réclame notre vaste exploitation.

Pour les produits proprement dits, nous avons pris, comme bases de nos calculs, les résultats des études faites par les soins de l'administration.

Nous vous ferons remarquer en premier lieu que le chemin de Dijon à Belfort est, à proprement parler, le chemin de Dijon à Mulhouse, c'est-à-dire le chemin de l'Est par Dijon. Nous avons, en effet, la faculté de circuler avec notre matériel sur les 48 kilomètres de Belfort à Mulhouse; nous avons de plus le droit de partager l'usage de la gare de Mulhouse.

M. le conseiller d'État Frémy avait estimé, en 1845, le produit de la ligne de Dijon à Mulhouse à 25,000 fr. par kilomètre; à ce moment déjà, ce chiffre de 25,000 fr. était considéré comme un minimum.

Ainsi, dans l'exposé des motifs du 2 juin 1845, M. le ministre des travaux publics, en proposant la concession du chemin de Dijon à Mulhouse, sans subvention et sans garantie d'intérêt, portait le revenu kilométrique à 28,000 fr.

Cette augmentation de 3,000 fr. était attribuée par M. le ministre au rapprochement du tracé de la ville d'Héricourt et au passage de la ligne par Belfort. Nous sommes aujourd'hui dans ces conditions de tracé qui n'étaient pas admises dans le travail de M. Frémy.

Les évaluations officielles dont nous parlons faisaient ressortir d'une manière approximative qu'un quart de ce trafic appartenait à la ligne propre, qu'un autre quart se rattachait au trafic avec la ligne de Paris, et que la moitié devait être attribuée au trafic avec Lyon et le Midi.

Telles étaient les données de 1845, et chacun sait que les prévisions de cette époque ont été constamment dépassées par les résultats obtenus. Nous ne supposerons pas que l'augmentation constatée sur toutes les lignes doive se reproduire ici, parce que la création de la ligne directe de Paris à Mulhouse doit modifier les prévisions de 1845; mais le trafic de l'Est avec le Nord peut seul être atteint par la ligne directe, et nous venons de voir que ce trafic n'entre que pour une faible partie dans le trafic total de la ligne.

En tenant compte à la fois des faits généraux qui nous permettraient de croire à une augmentation sensible, et des faits particuliers qui peuvent amener une diminution de revenus, nous croyons devoir adopter le chiffre de 25,000 fr. par kilomètre, inférieur, comme vous le voyez, de 3,000 fr. aux prévisions officielles de 1845.

Ainsi que cela s'est fait en 1845, nous attribuons ce produit de 25,000 fr. par kilomètre à l'ensemble des lignes de Dijon à Belfort et d'Auxonne à Gray.

La ligne de Dijon à Belfort est donc par elle-même une ligne productive; mais elle le sera surtout pour nous, au point de vue de la conservation et de l'augmentation du trafic sur notre ligne actuelle, dans le double sens du Nord et du Midi, trafic qui pourrait nous être enlevé en tout ou en partie par les lignes rivales.

On n'évalue pas à moins de 350,000 hommes le mouvement des marchandises qui s'opère parallèlement à la ligne de Dijon à Mulhouse.

Faites la part aussi grande que possible, dans vos calculs, à la navigation : la part qui doit rester au chemin de fer est encore assez belle pour que l'annexion d'une telle ligne à notre ligne principale se justifie d'elle-même, et nous croyons inutile d'insister plus longtemps sur l'évidence des avantages que nous avons à recueillir.

Nous considérons également comme une bonne ligne le chemin de Chalon à Dôle, dont nous avons sollicité la concession de M. le Ministre des travaux publics à une époque antérieure à la conclusion de l'affaire actuelle.

Le chemin de Chalon à Dôle nous offre le même intérêt que le chemin de Dijon à Belfort. Appelé à recevoir le trafic du Midi avec la Franche-Comté, l'Alsace, la Lorraine et la Champagne, le chemin de Chalon à Dôle ne produira pas moins de 25,000 fr. par kilomètre; mais ce n'est là qu'une faible partie des avan-

Digitized by Google

tages qu'il nous assure. C'est au chemin de Chalon à Dôle que nous devrons de pouvoir lutter avec succès contre la navigation de la Saône, qui représente sur ce point un mouvement de marchandises de plus de 500,000 tonnes par an.

Ce chemin nous permet en effet de côtoyer la voie navigable sur presque tout son parcours; il nous fait toucher ses ports d'embarquement les plus importants ; il nous met à même de réduire au minimum le prix de revient de nos transports sur ce point.

C'est au chemin de Chalon à Dôle que nous devrons également les provenances de l'Ouest et du Centre dirigées sur l'Alsace et l'Allemagne; et il est permis d'espérer que le chemin déjà étudié, de Chagny à Nevers, servira un jour de prolongement à cette ligne.

Tous ces avantages ont été si bien compris, qu'une Compagnie locale s'était formée pour demander la concession du chemin de Chalon à Dôle, sans subvention et sans garantie d'intérêt. Nous avons cru qu'il valait mieux le faire nous-mêmes, pour nous, que de le laisser faire à d'autres dans un intérêt qui pourrait ne pas être conforme au nôtre.

N'oublions pas que c'est à partir de Chalon que la Saône présente des conditions de navigation vraiment exceptionnelles.

Une Compagnie qui serait propriétaire d'un chemin dans la vallée de la Saône au-dessus de Chalon pourrait servir d'intermédiaire entre la batellerie de la Saône et les chemins qui, partant de Gray, se dirigent vers l'Alsace, la Lorraine et Paris. Nous serions toujours menacés sur ce point d'une concurrence qui pourrait devenir redoutable.

On nous objectera peut-être que le raccourcissement de 48 kilomètres qui résulte de l'établissement du chemin de Chalon à Dôle pour le transit de l'Est au Midi est préjudiciable à notre ligne principale. Il est évident qu'il diminue l'étendue de parcours sur nos rails; mais nous répondrons, comme vous venez de le voir, qu'il nous donne plus de chances de succès dans la lutte que nous aurons à soutenir avec la navigation.

Il vaut mieux, pour nous, transporter de grandes masses de marchandises, avec bénéfice, sur le chemin de Chalon à Dôle, que d'essayer des détournements par Dijon, avec des prix peu rémunérateurs.

Ainsi, sur les trois lignes que nous vous proposons de faire entrer dans notre réseau, la ligne de Dijon à Belfort, la ligne de Chalon à Dôle, la ligne de Bourg à Dôle, nous venons de vous montrer que les deux premières lignes sont des lignes bonnes en elles-mêmes, avantageuses pour nous par l'intérêt qu'elles nous donnent, avantageuses surtout par les garanties qu'elles nous apportent et par le trafic qu'elles nous conservent.

Mais, en raison même de l'importance de ce trafic du Midi avec l'Est, il y avait lieu de craindre qu'un chemin direct de Mulhouse à Lyon ne s'établit à côté de nous par l'Ain et le Jura. Un chemin entre Lyon et Bourg est déjà concédé et en cours d'exécution. Il n'y aurait plus qu'à prolonger cette ligne par Lons-le-Saunier pour établir un chemin parallèle et rival au nôtre. A cet égard, le concours de la Compagnie à laquelle appartient le chemin de Lyon à Bourg ne saurait être douteux. Le prolongement de sa ligne sur Dôle aurait pour conséquence de donner à ses 79 kilomètres de Lyon à Bourg une plus value considérable.

Il y avait donc convenance pour nous à nous charger de cette ligne qui nous était demandée par le gouvernement. Si son trafic particulier ne devait pas dépasser notre estimation fort basse de 12,000 fr. par kilomètre, ce serait parce que nous conserverions sur notre ligne actuelle la totalité de notre trafic de l'Est au Midi, circonstance heureuse qui n'aurait pas lieu dans le cas où la ligne de Bourg à Dôle passerait dans d'autres mains que les nôtres. Il est d'ailleurs certain que les produits de cette ligne s'augmenteront par l'ouverture des relations que facilitera le chemin de Genève avec la Franche-Comté.

En groupant les éléments que nous venons de vous exposer, nous arrivons aux résultats suivants pour le trafic propre des lignes nouvelles :

| | | |
|---|---|---|
| Longueur totale, | | 396 kilomètres. |
| Dépenses d'établissement, | | 90 millions. |
| **Produit brut.** | | |
| Dijon à Belfort et Auxonne à Gray | 213 k. à 25,000 f. | p. k. 5,325,000 |
| Chalon à Dôle, | 62 à 25,000 | d° 1,550,000 |
| Bourg à Dôle, | 121 à 12,000 | d° 1,332,000 |
| | | 8,207,000 |
| Frais d'exploitation 40 0/0, | | 3,282,800 |
| Reste comme produit net, | | 4,924,200 |

soit environ 5.47 du prix de revient de 90,000,000 et 5.82 du capital déboursé par la Compagnie de Lyon, si l'on déduit du prix de revient le boni de 5,370,000 fr. que nous avons réalisé par l'acquisition de la ligne de Dijon à Besançon, aux conditions indiquées plus haut.

Ne craignons pas de répéter que le produit propre des lignes nouvelles n'est pas le résultat principal à rechercher dans cette affaire; l'intérêt dominant de la question est la sauvegarde, sur notre ligne principale, de notre trafic avec l'Est. Nous croyons rester au-dessous de la vérité, en évaluant ce trafic à 5 millions et demi.

En présence d'une pareille situation, notre résolution devenait facile à prendre, et devient à vos yeux, nous l'espérons, facile à justifier.

Nous trouvions de plus un motif puissant pour nous décider, dans le long délai qui nous était accordé pour l'exécution des travaux.

Le cahier des charges, annexé à la convention, nous a donné sur ce point essentiel de grandes facilités. Nous avons obtenu, pour le chemin de Besançon à Belfort, un délai de trois ans, à partir du 1er janvier 1855.

Pour le chemin de Dôle à Chalon, et pour le chemin de Lons-le-Saunier à Dôle, 9 ans ;

Pour le chemin de Lons-le-Saunier à Bourg, 12 ans;

Le délai d'exécution du chemin de fer de Besançon à Belfort, qui est de trois ans, ne court plus qu'à partir du 1er janvier 1855. Ce nouveau délai était devenu indispensable dans la situation donnée des choses; nous avons tout intérêt, d'ailleurs, à terminer promptement une ligne dont l'exploitation doit être productive, et assure des débouchés importants à notre ligne principale.

Les travaux de la ligne de Lons-le-Saunier à Dôle doivent être commencés dans un délai de trois ans, après le décret de concession, pour être achevés six ans après ce premier terme. Toutefois, ce délai de six ans commencerait à courir du moment où la rente 3 0/0 se serait maintenue pendant six mois à 80 fr. et au-dessus.

Les travaux de la section de Bourg à Lons-le-Saunier ne doivent être commencés que trois ans après l'achèvement de la section de Lons-le-Saunier à Dôle. Cette clause assure un délai de douze ans pour ces travaux, et neuf ans au moins, dans le cas où se réaliserait la condition éventuelle relative au taux de la rente 3 0/0.

Nous n'avons pas besoin de vous dire, Messieurs, que nous serions heureux de voir se réaliser cette condition. Si la rente se maintenait à 80 fr. et au-dessus pendant six mois, nous pourrions facilement, et à de bonnes conditions, nous procurer, par le placement des obligations à émettre, l'argent nécessaire à l'exécution de ces travaux. Nous n'aurions alors aucun intérêt à les différer.

Mais avec les délais de 4, 9, 12 ans, qui nous sont accordés, il nous sera facile de répartir en plusieurs exercices les charges que nous imposent les travaux, et de choisir le meilleur moment pour nous procurer le capital nécessaire.

Vous savez que ce capital, aux termes de la convention, doit être fait au moyen d'obligations, et, à ce sujet, nous devons vous rappeler que toutes les garanties d'intérêt, accordées en vertu des décrets de concession de 1852, soit à la Compagnie de Paris à Lyon, soit à la Compagnie de Dijon à Belfort, sont conservées.

Nous avons insisté auprès de M. le Ministre pour obtenir le maintien de cette garantie de l'Etat, qui a disparu des cahiers des charges de toutes les concessions nouvelles. A coup sûr, il est permis de dire que le crédit de la Compagnie de Lyon est assez bien établi pour que nous puissions nous passer de cette garantie pour les emprunts à faire; mais il nous importait d'avoir la possibilité d'émettre les obligations nouvelles avec les mêmes garanties que les anciens titres.

La somme annuelle qui peut être affectée à la garantie d'intérêt du capital de notre Compagnie est de 8 millions, et la somme qui peut être affectée à la garantie d'intérêt de la Compagnie de Dijon à Belfort est de 965,400 fr. Ce maintien intégral de la garantie d'intérêt n'est pas la seule condition favorable que nous ayons obtenue de S. E M. le Ministre des travaux publics.

La convention contient une dernière clause, qui, à elle seule, devrait suffire à lever tous vos doutes, si vous en conserviez encore, et qui, pour nous, a exercé une influence décisive sur nos résolutions.

Le cahier des charges de notre concession actuelle stipule, dans son art. 9, que la Compagnie sera tenue de partager avec l'Etat, à partir de 1871, la moitié du produit net dépassant 8 0/0 du capital dépensé.

Le cahier des charges de la concession nouvelle stipule formellement que les 8 0/0 à prélever avant le partage seront calculés sur l'ensemble des dépenses faites pour l'établissement du réseau.

Le capital à dépenser pour notre ligne actuelle étant de 200 millions, la clause de partage s'applique au delà de 16 millions et atteint les actions lorsqu'elles ont reçu 9.58 0/0 pour intérêts et dividendes.

Le capital à dépenser pour l'ensemble du réseau formé par la ligne actuelle et les lignes nouvelles peut être évalué à 300 millions, y compris l'embranchement de la Roche à Auxerre, dont nous allons vous parler tout à l'heure.

La clause de partage ne s'applique plus qu'au delà de 24 millions de produits nets et n'atteindra les actions qu'après qu'elles auront reçu 11 fr. 09 c. 0/0 pour intérêts et dividendes.

Elles reçoivent, par conséquent, dans le second cas, un revenu de 1 1/2 0/0 de plus que dans le premier cas, avant d'avoir rien à perdre par l'exécution de la clause de partage.

Digitized by Google

Nous n'avons que peu de chose à dire des clauses accessoires qui se trouvent dans la convention. Nous nous réservons la faculté de diriger un embranchement sur la Suisse.

Il nous a paru bon de prendre cette position qui peut avoir ses avantages, sans avoir les inconvénients d'un engagement pris. Il n'y a pour nous aucune espèce d'obligation à cet égard.

La seconde des clauses accessoires de la convention est relative aux excédants de terrains achetés, soit par l'ancienne Compagnie de Lyon, soit plus tard par l'Etat, avant la constitution de notre Compagnie actuelle.

Quelques difficultés pouvaient s'élever dans l'interprétation à donner au cahier des charges sur la propriété de ces excédants; on a cherché à éviter ces difficultés en posant les bases d'un arrangement dans un article additionnel qui termine notre convention.

Nous avons encore à vous demander de vouloir bien sanctionner par votre vote une convention plus ancienne, signée le 17 août dernier avec S. E. M. le Ministre des travaux publics. Cette convention est relative à la concession d'un embranchement de la Roche à Auxerre.

Cet embranchement, destiné à relier avec notre ligne le chef-lieu du département de l'Yonne, aura une longueur de 20 kilom.; la dépense est évaluée à 4 millions; l'exécution de ce chemin nous assure des produits que nous évaluons à 200,000 fr. nets.

Malgré son peu d'étendue, l'embranchement d'Auxerre sera pour notre ligne principale un auxiliaire utile, parce qu'il nous permettra de recevoir aux ports même d'embarquement les marchandises de la Nièvre et de l'Yonne que la navigation nous dispute aujourd'hui. Ces marchandises, pour la plus grande partie, doivent parcourir la distance entière du point d'embranchement à Paris, soit 155 kilom.

M. le Ministre des travaux publics nous a offert de nous charger de cet embranchement qui lui était demandé par une Compagnie locale; nous avons accepté. Nous n'avons pas cru nécessaire de vous réunir en assemblée générale pour vous entretenir d'une affaire si peu importante en elle-même, et nous espérons que vous voudrez bien approuver tout ce qui a été fait par le Conseil à cet égard.

Voici le texte de cette convention :

CONVENTION DU 17 AOUT.

*La Roche à Auxerre.*

« L'an 1853 et le 17 août,

« Entre les soussignés,

« Le Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, d'une part; et la Société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de : *Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon*, ladite Compagnie représentée par MM. Jean-Henri Hottinguer, vice-président du Conseil d'administration, baron Seillière, ses administrateurs, élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, à l'embarcadère dudit chemin, boulevard Mazas, et agissant en vertu d'une délibération du Conseil d'administration de ladite Compagnie en date du 14 août, et sous réserve de l'approbation de l'Assemblée générale de ses actionnaires, dans un délai de huit mois au plus tard, d'autre part,

« Il a été dit et convenu ce qui suit :

« Art. 1er. Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, a concédé à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, pour une durée de jouissance égale à la durée de concession de la ligne de Paris à Lyon, un embranchement qui, se détachant de ladite ligne vers la station de la Roche, suivra la vallée de l'Yonne et aboutira jusqu'à Auxerre, en un point qui sera déterminé par l'Administration, la Compagnie entendue.

« Art. 2. La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, sans garantie d'intérêt ni de subvention de l'Etat, tous les travaux du chemin de fer ci-dessus concédé, et à les terminer dans un délai de deux ans, à dater du décret de concession.

« Art. 3. Les clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 5 janvier 1852, sauf les dispositions relatives à la garantie d'intérêt, sont déclarées applicables au chemin de fer ci-dessus concédé. Toutefois, les terrassements pourront être exécutés et les rails posés pour une seule voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement; les terrains seront acquis et les ouvrages d'art exécutés immédiatement pour deux voies; la deuxième voie devra être établie sur tout le parcours, aux frais de la Compagnie, dès que l'insuffisance d'une seule voie par suite de l'accroissement de la circulation aura été constatée par l'Administration. L'excédant de largeur acquis par la Compagnie ne pourra être employé qu'à l'établissement de cette deuxième voie.

« Art. 4. Il est spécialement entendu que la stipulation de l'art. 9 du cahier des charges ci-dessus mentionné, relatif au partage des bénéfices entre l'Etat et la Compagnie au delà de 8 0/0, s'appliquera sur l'ensemble des produits nets du chemin de fer de Paris à Lyon, et de l'embranchement de la Roche à Auxerre. En conséquence, après le 5 janvier 1871, le partage commencera aussitôt que lesdits produits nets de ces deux lignes dépasseront 8 0/0.

« La faculté de rachat stipulée au profit de l'Etat ne pourra être exercée que sur le chemin de fer de Paris à Lyon, et l'embranchement de la Roche à Auxerre simultanément.

« Art. 5. Dans le cas où l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Gray à 23 fr. et au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la Compagnie que les prix des transports des blés, péage compris, sur le chemin de fer de Paris à Lyon et sur l'embranchement ci-dessus concédé, soit réduit à la moitié du tarif fixé par le cahier des charges, et ne puisse s'élever au maximum qu'à huit centimes par tonne et par kilomètre.

« Art. 6. La présente convention et les actes qui s'y rapportent ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

« Fait à Paris, ces jour, mois et an que dessus.

« *Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

« Signé, P. MAGNE.

« Ont signé, MM. M. HOTTINGUER,
« Baron SEILLIÈRE. »

Vous avez vu que les ressources à créer pour l'exécution des lignes concédées par l'autre convention étaient de. . . . . 72 millions.

Nous devons ajouter à cette somme la dépense de l'embranchement de la Roche à Auxerre, soit . . . . . 4 millions.

Et le total des ressources à créer pour l'exécution de toutes les lignes nouvelles est de . . . 76 millions.

Soit en nombre rond . . . . 80 millions pour tenir compte des éventualités qui peuvent se présenter.

En résumé, Messieurs, nous vous demandons de ratifier par votre vote la convention signée, le 17 août 1853, avec S. E. M. le Ministre des travaux publics, pour l'embranchement de la Roche à Auxerre.

Nous vous demandons de ratifier la convention provisoire, qui approuve l'acquisition, par notre Compagnie, des concessions de Dijon à Besançon, avec embranchement sur Gray, et de Besançon à Belfort, et qui nous concède en même temps les chemins de Chalon à Dôle et de Bourg sur Dôle ou sur Besançon.

Nous vous demandons de donner au Conseil d'administration les pouvoirs nécessaires pour aviser aux voies et moyens à employer pour l'exécution des travaux, et à contracter un emprunt de 80 millions, à réaliser au mieux des intérêts de la Compagnie, et au fur et à mesure de ses besoins, pendant les douze années que doit durer la construction des lignes nouvelles.

Nous avons la confiance, Messieurs, que vous approuverez nos constants efforts pour sauvegarder les intérêts de la Compagnie, et que vous rendrez définitive par votre vote une affaire qui consolide et améliore notre avenir. Lorsque toutes les grandes lignes sont devenues, à côté de nous, le centre d'un vaste réseau, nous croyons que l'isolement est un péril qui s'aggrave chaque jour. Nous signalons le péril à votre prévoyance, en vous proposant en même temps le meilleur moyen de le faire cesser.

Il nous reste un mot à vous dire sur le chemin de fer de Ceinture.

Nous vous avons rendu compte, dans notre Rapport de l'année dernière, des obligations qui nous étaient imposées par notre cahier des charges, en raison de la participation de notre Compagnie aux bénéfices de l'exploitation du chemin de Ceinture. Nous vous avons fait connaître que les cinq Compagnies syndiquées, Rouen, le Nord, Strasbourg, Lyon et Orléans, étaient tenues de se constituer en Société anonyme en vue de l'exploitation de ce chemin. Nous avons ajouté que la rédaction des statuts de la Société anonyme avait été arrêtée en projet et que l'approbation de ces statuts était poursuivie par les voies régulières devant le Conseil d'Etat. La question n'est pas encore résolue; nous devons, Messieurs, vous en dire les motifs, et provoquer de votre part un vote spécial qui permettra de régulariser la situation.

Le Conseil d'Etat a pensé que les Compagnies syndiquées devaient demander à leurs assemblées générales des pouvoirs explicites :

1° Pour accepter la concession du chemin de Ceinture;

2° Pour former la demande en autorisation de Société anonyme, et en arrêter les statuts;

3° Pour consentir aux modifications que le Gouvernement pourrait demander dans la rédaction de ces statuts.

A l'égard de ces modifications, le Conseil d'Etat a fait remarquer que le fonds social étant fixé à cinq millions, somme précisément égale au montant des subventions dues à l'Est par les Compagnies syndiquées, il n'était justifié d'aucune ressource pour les dépenses d'établissement des gares et de mise en exploitation laissées à la charge de ces Compagnies.

Vous n'aurez pas, Messieurs, à voter sur le principe même de la concession du chemin de fer de Ceinture, puisque la participation de notre Compagnie à l'exploitation de ce chemin est une des clauses de notre cahier des charges; mais sur les autres points vous aurez à satisfaire aux demandes du Conseil d'Etat.

Nous vous demandons, en conséquence, de donner au Conseil les pouvoirs nécessaires pour poursuivre, au nom de la Compagnie, la constitution de la Société anonyme formée pour l'exploitation du chemin de Ceinture.

La première partie de notre Rapport est terminée. Nous allons vous rendre compte maintenant de tout ce qui concerne la construction et l'exploitation de notre ligne actuelle.

## DEUXIÈME PARTIE.

La seconde partie de notre Rapport est relative à la construction et à l'exploitation de notre ligne principale de Paris à Lyon.

Elle sera divisée, comme l'était le Rapport de

Digitized by Google

l'année dernière, en trois chapitres :

Le premier vous présentera la situation financière de la Compagnie, en ce qui concerne l'emploi de son capital social.

Le second traitera des travaux de construction ou de premier établissement du chemin, et les dépenses faites ou à faire pour ce premier établissement.

Le troisième, enfin, vous fera connaître les résultats obtenus dans l'exploitation de l'exercice expiré de 1853, et les résultats à espérer dans l'exploitation de l'année courante de 1854.

### CHAPITRE Ier.

*De la Situation financière de la Compagnie.*

Dans l'exposé que nous allons vous présenter de notre situation financière, nous nous occuperons exclusivement du compte du *capital* dont la Compagnie peut disposer pour l'accomplissement de son œuvre. Nous laisserons, pour le moment, de côté, les intérêts des capitaux de notre entreprise ; le compte de ces intérêts vous sera présenté en même temps que celui des produits de l'exploitation ; il est naturel de réunir ces deux comptes, puisque c'est au moyen des produits de l'exploitation que les intérêts dus par la Compagnie, à quelque titre que ce soit, doivent être soldés.

Il résulte de notre dernier rapport qu'au 31 décembre 1852, la Compagnie avait en caisse une somme disponible, sur son fonds social, de 81,660,641 fr. 70 c.

Cette somme de 81,660,641 fr. 70 c. avait été formée de la manière suivante :

| | | |
|---|---|---|
| Nous avions touché en 1852, 250 fr. par action, sur 240,000 actions, soit une somme de | | 60,000,000 » |
| Nous avions touché, en outre, le montant de 68,460 obligations à 1,050 l'une, soit une somme de | | 71,568,000 » |
| Ensemble | | 131,568,000 » |
| Sur ces fonds versés nous avions eu à payer, en 1852 : | | |
| 1° A l'État, à titre d'à-compte sur le prix de notre concession | 39,583,333 45 | |
| 2° A divers, pour la construction du chemin. | 10,423,738 62 | |
| 3° A divers, pour l'installation de la Compagnie, et les frais de l'administration centrale | 200,286 23 | |
| Ensemble. | 49,907,358 30 | 49,907,358 30 |
| Et la somme disponible, restée en caisse au 31 décembre 1852, s'est trouvée être, comme nous venons de le dire, de | | 81,660,641 70 |

Les dépenses faites, en 1853, sur cette somme disponible peuvent se résumer ainsi :

| | | |
|---|---|---|
| 1° Payé à l'Etat, à titre de deuxième à-compte pour 1853, sur notre dette de 114,000,000 représentant le prix de notre concession, | | 23,499,999 90 |
| 2° Dépense pour la construction du chemin, | | 28,203,022 10 |
| 3° Payé à l'Etat, pour notre part dans la concession du chemin de fer de Ceinture, | | 1,000,000 » |
| 4° Dépenses de l'administration centrale, imputables, pour 1853, sur les fonds de la construction, | | 105,429 63 |
| Total des dépenses faites, en 1853, sur les fonds de premier établissement, | | 52,808,451 63 |
| La somme disponible sur le fonds social, au 31 décembre 1852, était de | | 81,660,641 70 |
| Les dépenses de premier établissement faites en 1853 ont été de | | 52,808,451 63 |
| La portion du capital social restant disponible dans la caisse de la Compagnie, au 31 décembre 1853, représentait donc une somme totale de | | 28,852,190 07 |

Si nous réunissons maintenant les dépenses faites en 1852 avec celles qui ont été faites en 1853, et si nous dressons ainsi nos comptes à partir de l'origine de notre entreprise, nous constaterons les résultats suivants :

1° Sur les 114,000,000 que nous avions à payer à l'État pour le prix de notre concession, nous lui avons remboursé :

| | | |
|---|---|---|
| En 1852, | 39,583,333 45 | |
| En 1853, | 23,499,999 90 | |
| Ensemble, | 63,083,333 35 | 63,083,333 35 |
| Et nous restons devoir à l'Etat, | 50,916,666 65 | |

payables de mois en mois et par parties égales, savoir :

| | |
|---|---|
| En 1854, | 23,499,999 99 |
| En 1855, | 23,499,999 99 |
| En 1856, | 3,916,666 67 |
| Total pareil, | 50,916,666 65 |

2° Les dépenses de la construction ont été :

| | | |
|---|---|---|
| En 1852, de | 10,423,738 62 | |
| Et en 1853, de | 28,203,022 10 | |
| Ensemble, de | 38,326,760 72 | 38,326,760 72 |

3° Les frais d'installation de la Compagnie ont été :

| | | |
|---|---|---|
| En 1852, de | 104,343 78 | |
| Et en 1853, de | 21,868 30 | |
| Ensemble, de | 126,212 08 | 126,212 08 |

4° La moitié des dépenses de l'administration centrale, portée et à porter au compte du capital, jusqu'à l'achèvement des travaux de construction, a été :

| | | |
|---|---|---|
| En 1852, de | 95,942 45 | |
| Et en 1853, de | 83,561 33 | |
| Ensemble, de | 179,503 78 | |

5° Le remboursement à l'Etat, pour notre part dans la construction du chemin de Ceinture 1,000,000 »

Total des dépenses faites par la Compagnie, sur son fonds social, pour le premier établissement du chemin, depuis l'origine de son entreprise jusqu'au 31 décembre 1853 102,715,809 93

Ajoutant à cette somme la portion du capital social restant disponible au 31 décembre 1853 dans la caisse de la Compagnie, et qui s'élevait, comme nous l'avons dit ci dessus, au chiffre de 28,852,190 07

Nous retrouvons le chiffre total, rappelé plus haut, des encaissements opérés jusqu'à ce jour par la Compagnie, soit sur les actions, soit sur les obligations, de 131,568,000 »

Les dépenses probables à faire en 1854, pour le premier établissement de notre chemin, s'élèveront, savoir :

| | |
|---|---|
| 1° Remboursement à l'Etat, de la part afférente à 1854, du capital de 114,000,000, représentant le prix de la concession. | 23,499,999 90 |
| 2° Dépenses de toutes natures pour la construction du chemin, y compris les dépenses relatives de la Roche à Auxerre | 40,000,000 » |
| 3° Dépenses de toute nature à faire sur la ligne de Dijon à Besançon, | 12,000,000 » |
| Total des dépenses probables de l'année 1854, | 75,449,999 90 |
| Nous n'avons en capitaux disponibles sur notre fonds social, pour le paiement de ces dépenses, que la somme, dont il est question ci-dessus, de | 28,852,190 07 |
| Il nous restera donc à pourvoir à une dépense de, | 46,647,809 83 |

Nous affecterons au paiement de cette dépense la valeur des 11,840 obligations qui n'étaient pas encore placées au 31 décembre dernier, et qui nous paraissent devoir représenter aujourd'hui un capital d'environ 11,840,000 »

Les bénéfices nets que nous aurons réalisés sur l'exploitation de 1854, bénéfices qui pourront être provisoirement employés à couvrir nos dépenses de construction, et qui représenteront une somme que nous estimerons tout à l'heure à 15,618,444 02

Enfin, nous ferons, au 1er juillet prochain, un appel de fonds à nos actionnaires, de 100 fr. par action, qui produira 26,500,000 »

Et nous nous trouverons avoir ainsi, pour faire face aux dépenses de l'année 1854, une somme de 53,958,444 02

Les dépenses probables de premier établissement à payer sur l'année 1854, en dehors des fonds qui restaient disponibles au 31 décembre dernier, ont été estimées devoir s'élever à 46,647,809 83

Il nous restera donc en caisse, à la fin de l'année 1854, sur les fonds de notre capital social et les produits nets de notre ex-

Digitized by Google

ploitation de l'année courante, une somme de 7,310,634 19

Somme suffisante pour ouvrir la campagne de 1855, mais qui nécessitera cependant, au commencement de l'année 1855, un nouvel appel de fonds de 50 fr. par action, soit d'une somme totale de 13,250,000 fr., indispensable pour représenter les bénéfices nets de l'exploitation de 1854, lesquels auront été absorbés en dépenses de construction.

Notre participation de 340,000 fr. dans le capital du Sous-Comptoir des chemins de fer nous a produit, pour l'année 1853, 13,968 fr. 20 c., qui représentent un intérêt de 4 fr. 108 0/0.

Cette somme est comprise dans le produit des placements de fonds de la Compagnie.

### CHAPITRE II.

*De la construction ou du premier établissement du chemin de fer de Paris à Lyon.*

Dans le Rapport que nous avons eu l'honneur de vous soumettre, le 7 avril 1853, nous vous avons exposé en détail les chiffres des dépenses qui ont été faites sur la ligne de Paris à Lyon avant la concession actuelle, soit par la première Compagnie concessionnaire, soit par l'Etat.

Nous vous avons donné en même temps une description succincte des ouvrages à exécuter pour l'établissement du chemin de fer entre Chalon et Lyon; enfin, nous vous avons fait connaître, en détail, les chiffres des dépenses auxquelles l'exécution de ces ouvrages et l'achèvement de la ligne entière nous paraissaient devoir donner lieu.

Aujourd'hui que tous ces travaux sont à peu près terminés, et que la nouvelle section est sur le point d'être livrée à l'exploitation, nous pouvons vous dire avec assurance que nous resterons, à très-peu de chose près, dans les limites de nos prévisions, et que nous n'avons pas à revenir sur les estimations que nous avons présentées dans notre Rapport de 1853.

Comme le disait ce Rapport, la dépense pour le complet achèvement de la section de Paris à Chalon sera de 43,000,000

La dépense pour l'exécution de la section de Chalon à Lyon, y compris la traversée de Lyon, avec les deux gares de Vaise et de Perrache, sera de 73,000,000

Enfin, le prix de votre concession ayant été de 44,000,000

La somme totale que la Compagnie aura à débourser, pour remplir toutes les obligations que le décret de concession du 5 janvier 1852 lui a imposées, sera de 200,000,000

L'année 1853 n'a pas été beaucoup plus favorable à nos travaux que l'année 1852; des pluies presque continuelles et des crues réitérées dans la Saône les ont constamment entravés, et nous avons eu à lutter, pendant ces deux années, contre des obstacles sérieux, qu'un temps ordinaire nous aurait évités. Heureusement que l'hiver de 1853 à 1854, et surtout le printemps de 1854, ont été, au contraire, on ne peut plus favorables à nos travaux et nous ont permis de réparer, en grande partie, le temps que nous avions perdu.

Tous nos ouvrages d'art et tous nos terrassements, entre Chalon et la gare de Vaise, sont aujourd'hui terminés, sauf le grand remblai de cette dernière gare, qui présentait un cube de 1,200,000 mètres, à exécuter au moyen de dragages pris dans la Saône, et qui, malgré tous nos efforts, n'a pu être terminé en même temps que le surplus de la ligne : 200 000 mètres cubes restent encore à faire pour le compléter, et il ne pourra l'être que dans trois ou quatre mois.

La portion de la gare de Vaise, où doit se faire le service des voyageurs, le remisage et la réparation des machines, est en état de recevoir les voies; mais la partie destinée au service des marchandises est restée en retard, et nous nous trouverons ainsi forcément amenés à reculer un peu l'ouverture de notre exploitation, en ce qui concerne le transport des marchandises à petite vitesse.

On complète partout la pose et le ballastage de nos deux voies principales et de leurs accessoires, et nous comptons, sur la fin du mois de mai, être en mesure d'ouvrir le chemin entre Chalon et Vaise, pour le service des voyageurs.

La Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée doit, à la même époque, ouvrir la section d'Avignon à Valence, en sorte que la grande ligne de Paris à Marseille, et de la Manche à la Méditerranée, sera, au premier juin prochain, desservie par un chemin de fer continu, sauf une lacune de 105 kilomètres de longueur, entre Lyon et Valence.

Cette lacune sera comblée, d'après les rapports des ingénieurs du chemin de fer de la Méditerranée, sur la fin de l'année courante, et le percement du souterrain de Saint-Irénée restera alors le seul et unique obstacle matériel à une circulation sans transbordement de Calais à Marseille.

Le service des marchandises à petite vitesse ne pourra être mis en activité, entre Chalon et Vaise, qu'un mois après celui des voyageurs, c'est-à-dire vers le 1er juillet prochain.

Quant aux travaux de la traversée de Lyon, ils ont été quelque temps arrêtés par les difficultés qu'a présentées la construction du souterrain de Saint-Irénée; les puits de ce souterrain traversaient des nappes d'eau qui ont nécessité des épuisements considérables, et qui, plus d'une fois, ont amené la suspension complète et forcée des travaux.

Aujourd'hui, sur six puits que nous avons eu à creuser, et dont la profondeur varie de 60 à 90 mètres, cinq sont complétement à fond, et le sixième a atteint le rocher et paraît devoir se continuer sans difficulté sur la profondeur de 20 mètres, à laquelle il reste encore à le faire descendre.

Nous avons été obligés, par suite de la mauvaise nature des terres que l'on rencontrait dans la tranchée de Gorge-de-Loup, faisant suite au souterrain de Saint-Irénée, à son extrémité sud, c'est-à-dire du côté de Paris, de prolonger ce souterrain sur une longueur de 83 mètres, ce qui a porté sa longueur totale à 2,108 mètres au lieu de 2,025 mètres qu'on lui avait d'abord donnés.

Ce souterrain sera percé sur 7 à 800 mètres de longueur dans des rochers granitiques, et, sur le surplus de son étendue, dans des sables argileux, plus ou moins agglomérés et plus ou moins mouillés.

A la tête, du côté de Perrache, cependant, on a rencontré des sables excessivement purs et secs; et par suite d'une mobilité extrême, et malgré toutes les précautions prises pour traverser ces sables, deux éboulements s'y sont produits, qui ont atteint la surface du sol sur une hauteur de 25 à 30 mètres, mais qui n'ont, heureusement, occasionné aucun accident.

La totalité du souterrain doit être revêtue d'une enveloppe en maçonnerie, indispensable pour maintenir les sables dans les parties où ils règnent et pour empêcher la chute des pierres dans les parties où le percement doit s'opérer dans les roches granitiques.

Le prix de ce souterrain, d'après les derniers traités que nous avons passés, sera de 2,100 fr. le mètre courant, compris les puits et les indemnités de terrain pour leur établissement, soit, pour la totalité du souterrain, de 4,426,800 francs.

Une galerie, de petites dimensions, a déjà été percée sur une longueur de 1,350 mètres, et l'on travaille maintenant à donner à cette galerie la section que doit avoir le souterrain après son achèvement, savoir : 8 mètres de largeur au niveau du rail, et 5 mètres 70 centimètres de hauteur sous la clef de la voûte.

Cette galerie, à largeur complète, est ouverte aujourd'hui sur une longueur d'environ 250 mètres, et elle est maçonnée, principalement du côté de la tête de Perrache, sur une longueur d'environ 180 mètres.

On ne pense pas que ces travaux, malgré toute l'activité qu'on y apportera, puissent être terminés avant la fin de l'année 1855.

Les autres travaux de la traversée de Lyon seront achevés à la fin de la campagne actuelle; déjà, les ouvrages d'art entre la gare de Vaise et le souterrain de Saint-Irénée sont terminés; le pont sur la Saône, qui fait suite à ce souterrain et qui le relie à la presqu'île de Perrache, a été fondé dans le cours de la campagne dernière, et l'on s'occupe actuellement de la construction de ses voûtes : les ponts, dans la traversée de la presqu'île Perrache, sont en cours d'exécution; enfin, on travaille activement aux terrassements de cette section, notamment au remblai de la gare de Perrache, qui absorbera un cube de 600,000 mètres de sables et de graviers, pris, partie dans le lit du Rhône, partie dans le lit de la Saône.

Tous ces travaux, nous le répétons, sauf le souterrain de Saint-Irénée, et les bâtiments et le remblai de la gare de Perrache, seront achevés à la fin de l'année courante.

Nous vous présentons, ci-dessous, le tableau détaillé des dépenses faites pour la construction du chemin, pendant les deux années de 1852 et de 1853.

*(Voir le tableau ci-contre.)*

Enfin, nous terminerons cette courte notice sur la situation de nos travaux par quelques mots sur l'embranchement de la Roche à Auxerre.

Les projets de cet embranchement, dressés par nos ingénieurs, sont aujourd'hui soumis à l'approbation de l'Administration supérieure, et les travaux pourront être incessamment entamés et poursuivis avec toute l'activité désirable.

Sur toute la longueur de l'embranchement on ne rencontre que deux ouvrages d'art de quelque importance, ce sont : deux ponts pour la traversée des deux rivières de l'Armançon et du Serain, avec quelques remblais élevés à leurs abords; le surplus de la ligne se développe presque à fleur du sol, et sans aucune difficulté de construction, dans les belles plaines qui ferment la rive droite de l'Yonne, entre la Roche et Auxerre.

Nous estimons que cet embranchement pourra être livré à la circulation à l'époque fixée par le décret de concession, c'est-à-dire sur la fin de l'été 1855.

Si nous ne vous avons pas entretenus du chemin de Ceinture, ouvert depuis plus d'un an entre les gares de Strasbourg et du Nord, et celle de Rouen, c'est qu'il n'a été mis entière-

Digitized by Google

| NATURE DES DÉPENSES. | SECTION de PARIS A CHALONS. | SECTION de CHALON A LYON. | TOTAUX. |
|---|---|---|---|
| | fr. c. | fr. c. | fr. c. |
| Indemnités de terrains | 318,450 50 | 10,168,071 22 | 10,486,730 81 |
| Terrassements | 415,315 15 | 6,328,902 22 | 6,739,617 37 |
| Ouvrages d'art | 583,130 19 | 6,553,715 66 | 7,137,845 85 |
| Ballastage et pose des voies | 311,320 93 | 267,125 53 | 578,446 46 |
| Matériaux de la voie | 20,500 00 | 5,386,728 63 | 5,807,289 63 |
| Construction de gares | 3,105,589 28 | 659,691 08 | 3,765,280 36 |
| Matériel roulant | 1,610,504 11 | 1,874,370 06 | 3484,884 17 |
| Personnel et dépenses diverses | 244,857 61 | 523,068 48 | 767,116 09 |
| TOTAUX GÉNÉRAUX | 6,610,187 85 | 31,716,275 67 | 38,326,760 72 |

ment à notre disposition que depuis deux ou trois semaines, dans la partie qui s'étend entre la gare de Strasbourg et celles de Lyon et d'Orléans, et qu'il ne nous a pas encore été possible d'en apprécier toute l'utilité; nous ne doutons cependant pas des avantages réels qu'il procurera un jour à notre exploitation.

### CHAPITRE III.

*Des résultats de notre exploitation en 1853 et 1854.*

Des détails statistiques, placés à la suite du présent Rapport, font connaître les chiffres exacts de nos différentes natures de produits pendant l'année écoulée de 1853. Nous nous bornerons à rappeler ici les principaux résultats de notre exploitation.

*Détails statistiques sur l'exploitation.*

Le nombre des voyageurs transportés, pendant l'année entière, sur le chemin de fer de Paris à Chalon, a été de 1,826,123, qui ont produit ensemble, non compris le droit du dixième remboursé aux contributions indirectes, 10,674,246 54

Les bagages pour les excédants au-dessus de 30 kilogr. par personne, transportés avec les voyageurs, ont produit 286,241 25

Le transport des chiens a produit 20,491 49

Le transport des articles de messagerie, ou des marchandises à grande vitesse 1,567,575 75

Le transport à grande vitesse des voitures et des chevaux, ainsi que de quelques dépêches exceptionnelles pour l'administration des postes, autres que les dépêches ordinaires qui, comme on sait, sont transportées gratuitement, a produit 496,240 »

Le service de la grande vitesse a ainsi donné, pour l'année 1853, un produit total de 12,744,764 89

Le service de la petite vitesse a donné un produit total de 7,044,088 08

Savoir :

Pour le transport des marchandises, 6,829,691 93

Pour le transport des voitures, chevaux et bestiaux, 214,396 15

Total pareil, 7,044,088 08

Enfin, nous avons recueilli en recettes diverses, magasinage, produits du domaine, transports d'Alsace effectués pour notre compte par le chemin de Strasbourg, en vertu de conventions existant entre les deux Compagnies, 484,007 37

Et le produit total de l'année 1853 a été, déduction faite du droit du dixième sur les places des voyageurs, de 20,272,860 34

La dépense de l'exploitation, pendant la même année 1853, a été de 6,677,680 34

soit de 32 fr. 93 0/0 de la recette brute, et l'excédant des recettes sur les dépenses, ou la recette nette de l'exploitation proprement dite, pour l'année 1853, se trouve être ainsi de 13,595,180 19

A cette recette nette, il y a lieu d'ajouter :

1° Les produits des placements de fonds opérés par la Compagnie, pendant l'année 1853, montant à 2,735,088 8

2° La portion non répartie du dividende de 1852, laissée en réserve au compte *profits et pertes* de cette année, en vertu des dispositions de l'art. 8 de notre cahier des charges 5,221,558 79

Et le total des recettes de la Compagnie, pour 1853, sera ainsi de 21,551,827 82

Sur cette somme, la Compagnie a eu à payer :

1° A l'État, pour la part afférente à l'exercice 1853, des intérêts dus sur le prix de la concession 1,919,166 90

2° Aux porteurs de nos obligations, une année d'intérêt sur les sommes qu'ils nous ont versées, à raison de 50 fr., sur 68,160 obligations, 3,408,000 »

3° Au Trésor, pour un abonnement sur le timbre des actions et des obligations, pendant une année, 110,400 »

4° A nos actionnaires, pour les intérêts à 5 0/0 des fonds versés, soit 12 fr. 50 c. par action, et sur 240,000 actions 3,000,000 »

Total des sommes payées par la Compagnie en 1853 8,437,566 90 8,437,566 90

Resterait donc à répartir à nos actionnaires un dividende de 13,444,260 92

si notre cahier des charges nous permettait de disposer de cette somme entière; mais l'art. 8, cité ci-dessus, de ce cahier des charges est formel, et il ne nous autorise à répartir entre les actionnaires, pendant la seconde année de notre exploitation, et jusqu'à l'ouverture de la section de Chalon à Mâcon, que la moitié de cet excédant, soit, par conséquent, une somme, en nombre rond, de 6,625,000 »

Soit exactement 25 fr. par action, si les propositions que le Conseil d'administration a eu l'honneur de vous soumettre dans la première partie de ce Rapport reçoivent votre approbation, et si, en conséquence, le nombre de nos actions, qui était de 240,000, est porté à 265,000.

Ces 25 fr. par action seront payés à nos actionnaires au 1er juillet 1854, en même temps que les intérêts sur les fonds versés de 6 fr. 25 c. par action pour le premier semestre de l'année courante.

En sorte qu'au 1er juillet 1854, au moment de l'appel de fonds de 100 fr. par action, dont nous vous avons entretenus tout à l'heure, vous aurez à toucher, par action, la somme de 31 fr. 25 c., ce qui réduira, en réalité, le versement à faire à 68 fr. 75 c. par action.

Et, en outre du dividende de 25 fr. par action et de l'intérêt sur les fonds versés de 12 fr. 50 c. par action, déjà payés sur 1853, il y aura à reporter au compte *profits et pertes*, de l'exercice 1854, la moitié non distribuée du bénéfice net réalisé sur l'exercice 1853, soit une somme de 6,489,260 92

Tels sont les résultats de notre exploitation pendant l'année 1853.

*Résultats probables de l'année 1854.*

Pour apprécier les résultats probables de l'exploitation de l'année 1854, il est nécessaire d'évaluer d'abord aussi exactement que possible l'augmentation dans nos produits qui pourra résulter de l'ouverture de la nouvelle section de Chalon à Valse, première gare de Lyon.

Or, cette nouvelle section présentera un développement de 121 kilomètres, c'est-à-dire

Digitized by Google

qu'elle ajoutera à la ligne aujourd'hui en exploitation de Paris à Chalon, qui est de 383 kilomètres, à peu près exactement un tiers de sa longueur actuelle ; et si la circulation en voyageurs et en marchandises, sur la section de Chalon à Lyon, était égale à la moyenne de la circulation qui s'opère aujourd'hui entre Paris et Chalon, notre recette annuelle, qui a été en 1853, déduction faite du droit du dixième sur les places des voyageurs, de 20,272,860 34
aurait été augmentée par l'exploitation de la ligne entière, également d'un tiers, soit de 6,757,620 11

et se serait élevée à 27,030,480 45

Mais il nous paraît certain que le produit par kilomètre de la nouvelle section de Chalon à Lyon sera sensiblement plus élevé que le produit kilométrique moyen de la section actuelle de Paris à Chalon, par suite de la grande quantité de voyageurs que doit nous fournir la banlieue de Lyon, entre Vaise et Mâcon ; il nous paraît non moins certain que la terminaison complète de la ligne de Paris à Lyon, et la jonction par une voie ferrée non interrompue des deux plus grandes villes de France, sera une cause notable de développement et d'augmentation dans les relations qui existent aujourd'hui entre ces deux villes ; enfin, il est à remarquer que les recettes de l'année 1854 sont sur tous les chemins plus élevées que celles de 1853. Ces trois causes réunies nous font penser que si la ligne entière de Paris à Lyon avait pu être ouverte au public dès le commencement de 1854, les produits, que nous avons évalués tout à l'heure pour l'année entière, à 27,030,000 »
auraient éprouvé une augmentation notable.

Nous pensons rester sensiblement au-dessous de la vérité en estimant cette augmentation à 15 0/0 seulement du montant des recettes telles que nous venons de les évaluer pour la ligne entière, d'après les éléments des produits de l'année dernière, soit à 4,054,000 »

Et nous croyons, en conséquence, pouvoir dire que la recette de 1854, si la ligne entière avait pu être ouverte à partir du 1er janvier de cette année, se serait élevée au moins à la somme de 31,084,000 »

Mais l'exploitation complète, en voyageurs et en marchandises, de la ligne entière de Paris à Lyon ne commencera guère qu'au 1er juillet prochain, et ce n'est que pendant les six derniers mois de cette année que nous profiterons de tous les avantages que notre ligne doit offrir.

Or, on sait que les recettes du second semestre de l'année sont toujours sensiblement plus fortes que celles du premier semestre, par suite surtout de la grande quantité de voyageurs que les vacances amènent aux chemins de fer pendant les mois d'août, septembre et octobre ; on peut évaluer la recette des six derniers mois de l'année à 55 0/0 de la recette annuelle totale.

Notre recette probable pour les six derniers mois de l'année 1854 nous paraît donc s'élever à 55 0/0 de 31,084,009 fr., soit à 17,096,000 »

Pour les six premiers mois de 1854, la recette sur la section de Paris à Chalon, qui a été, en 1853, de 9,230,000 »
éprouvera une augmentation de 10 0/0 environ (1), soit de 923,000 »

Enfin, on aura encore une augmentation de recettes dans le mois de juin, produite par la circulation des voyageurs pendant ce mois de juin sur la section de Chalon à Lyon, augmentation que nous estimons devoir s'élever à 351,000

Et la recette brute probable de l'année 1854 nous paraît ainsi pouvoir être évaluée à la somme totale de 27,600,000

Déduisant de cette recette brute les dépenses de l'exploitation qui, dans un service à son début sur une partie notable de la ligne, pourront s'élever à 35 0/0 de la recette brute, soit à 9,660,000

Il restera pour la recette nette de l'exploitation proprement dite de 1854 17,940,000

A laquelle il faut ajouter :

1° La somme laissée en réserve au compte profits et pertes de l'année 1853, qui est, comme il est dit ci-dessus de 6,489,260 92

2° Les produits qui résulteront des placements de fonds de la Compagnie pendant l'année 1854, produits estimés devoir s'élever à 1,200,000 00

Et le total des recettes à faire en 1854 sera de 25,629,260 92

Sur cette somme, la Compagnie aura à payer pendant le cours de l'année :

1° A l'Etat, pour les intérêts dus sur le prix de la concession 1,919,166 90

2° Aux porteurs de nos obligations, deux semestres d'intérêt, 1,000,000 00

3° Au Trésor, pour notre abonnement pendant l'année 1854, sur le timbre des actions et des obligations, 116,650 »

4° A nos actionnaires pour les intérêts à 5 0/0 des fonds versés sur 250 f. par action pour le premier semestre, 1,656,250 »
Et sur 350 fr. par action sur le deuxième semestre, 2,348,750 »

Ensemble, 10,010,816 90 10,010,816 90

Et il restera à la fin de l'année 1854, pour le bénéfice à répartir entre nos actionnaires, 15,618,444 02

Soit par action (les actions étant au nombre de 265,000), 58 93

A quoi il faut ajouter les intérêts à payer sur les fonds versés dont il a été question ci-dessus, et qui montent par action à 15 »

Chaque action aura donc à toucher sur les produits de l'année 1854, en intérêts et dividendes, 73 93

Tels doivent être, d'après nos calculs, les résultats probables de notre exploitation de 1854, si, comme nous l'espérons, les produits des chemins de fer se maintiennent dans l'état de prospérité qui a signalé les premiers mois de cette année.

Il nous paraît cependant nécessaire de vous faire remarquer ici que le chiffre du dividende résultant des bénéfices réalisés en 1854, et s'élevant à 58 fr. 93 c., est un chiffre exceptionnel, qui est dû au partage de la réserve de 6,489,260 fr. 92 c. faite sur les bénéfices des années précédentes ; circonstance qui ne se reproduira pas dans l'avenir.

D'un autre côté, dans les années qui suivront 1854, nous toucherons les produits de notre ligne entière pendant les douze mois de l'année, tandis qu'en 1854 l'exploitation de la ligne entière n'aura lieu que pendant les six derniers mois.

Nous aurons, en outre, dans les années suivantes, à réunir aux produits de la ligne de Paris à Lyon, les produits de l'embranchement de Dijon à Besançon et de nos autres lignes secondaires ; et si l'augmentation exceptionnelle que la réserve des années précédentes apporte au dividende de 1854 n'existe pas pour les années suivantes, elle sera, au moins en grande partie, remplacée par d'autres produits.

Préciser le chiffre de ces produits est une tâche que nous n'oserions pas entreprendre avec quelque assurance, et que nous laisserons à chacun de vous le soin de remplir suivant ses appréciations.

En résumé, chaque action aura à toucher :

Au 1er juillet 1854 :

| | | |
|---|---|---|
| Le dividende de 1853, soit, | 25 » | |
| Les intérêts de six mois sur 250 fr. versés, soit, | 6 25 | |
| Ensemble, | 31 25 | 31 25 |
| Au 1er janvier 1855 : | | |
| Les intérêts de six mois sur 350 fr. versés, soit | | 8 75 |
| Au 1er juillet 1855 : | | |
| Le dividende de 1854, soit, d'après nos estimations, | 58 93 | |
| Les intérêts de six mois sur 400 fr. versés, | 10 » | |
| Soit ensemble | 68 93 | 68 93 |

(1) Dans le premier trimestre de 1854, nos recettes n'ont éprouvé, sur les recettes correspondantes de l'année dernière, qu'une augmentation de 8 0/0 ; mais cette augmentation, sensiblement inférieure à celle qui s'est produite, en général, sur les autres lignes, nous paraît avoir été affectée par les difficultés que les services de bateaux sur le Rhône et sur la Saône ont éprouvées depuis le commencement de l'année jusqu'à ces derniers temps, difficultés qui ont réagi défavorablement sur la circulation des voyageurs et des marchandises sur notre ligne.

Digitized by Google

Et le total des sommes à toucher par chaque action, depuis le 1er juillet 1854 jusques et y compris le 1er juillet 1855, sera de 108 93

En retour, chaque action aura à verser à la caisse de la Compagnie, savoir :

| | |
|---|---|
| Au 1er juillet 1854, | 100 » |
| Au 1er janvier 1855, | 50 » |
| Ensemble, | 150 » |

et se trouvera ainsi avoir payé 400 fr.

Nous vous ferons connaître, dans notre réunion ordinaire de l'année prochaine, à quelle époque et de quelle manière devront s'opérer les versements qui resteront à faire pour la complète libération de nos actions.

Dans le cours de l'année qui vient de s'écouler, le Conseil a dû procéder au remplacement d'un de ses membres, M. Mastermann junior, de Londres, qui a donné sa démission, en nous exprimant le regret de ne pouvoir pas prendre part aux délibérations du Conseil.

Le Conseil a pourvu à cette vacance, aux termes de l'art. 19 des statuts, et son choix s'est fixé sur M. Gouin (Alexandre), député au Corps législatif.

PREMIÈRE RÉSOLUTION.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le Rapport,

Ratifie

La concession de l'embranchement de la Roche à Auxerre, telle qu'elle résulte du décret en date du 17 août 1853.

DEUXIÈME RÉSOLUTION.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le Rapport, approuve et ratifie la convention intervenue entre S. Ex. M. le Ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, et relative :

1° A l'acquisition des deux concessions de chemin de fer de Dijon à Besançon, avec embranchement d'Auxonne à Gray et de Besançon à Belfort, suivant les conditions stipulées entre la Compagnie de Paris à Lyon et la Compagnie de Dijon à Belfort, par les traités des 15 octobre 1853 et 15 février dernier;

2° A la concession d'un chemin de fer de Chalon à Dôle;

3° A la concession d'un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saunier et de Lons-le-Saunier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon.

L'Assemblée générale donne, en même temps, au Conseil d'administration, les pouvoirs nécessaires pour aviser aux voies et moyens à employer pour l'exécution des travaux, et autorise le Conseil à contracter à cet effet un emprunt de 75 millions, au mieux des intérêts de la Compagnie.

TROISIÈME RÉSOLUTION.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le Rapport,

Autorise

Le Conseil à poursuivre auprès du Gouvernement les modifications à introduire dans les statuts, par suite des résolutions précédentes.

QUATRIÈME RÉSOLUTION.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le Rapport,

Autorise

Le Conseil à poursuivre auprès du Gouvernement les modifications à introduire dans les statuts, par suite des résolutions précédentes.

CINQUIÈME RÉSOLUTION.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le Rapport,

Approuve et ratifie :

1° La demande en autorisation de Société anonyme pour l'exploitation du chemin de fer de Ceinture, présentée à Son Excellence le Ministre de l'agriculture et du commerce, le 29 octobre 1852, au nom des cinq Compagnies concessionnaires du chemin de Ceinture par les membres délégués à cet effet des Conseils d'administration desdites Compagnies;

2° Le projet de statuts destiné à régir cette Société anonyme, tel qu'il a été arrêté sous la date du 21 avril 1853, par les représentants des Compagnies concessionnaires et transmis au Conseil d'État par S. E. M. le Ministre de l'agriculture et du commerce.

L'Assemblée générale donne en outre tous pouvoirs au Conseil d'administration à l'effet de consentir aux modifications qui pourraient être demandées par le Gouvernement dans les statuts projetés.

SIXIÈME RÉSOLUTION.

L'Assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration développée dans le Rapport,

Approuve

Les comptes présentés, et fixe à 25 fr. le dividende de l'exercice 1853.

## Forges.

SAINT-DIZIER.

Nous n'avons rien à signaler de saillant depuis notre chronique de jeudi dernier. La situation reste donc la même.

Il y a moins de transactions depuis huit jours, et malgré tout, les prix sont conservés.

Les fontes affinage sont toujours tenues de 160 à 155 fr. pour les fontes au charbon de bois pur, et 10 fr. de moins pour celles dans lesquelles il entre du coke.

La fonte pour deuxième fusion est maintenue ferme aux prix des dernières ventes.

En fers laminés la demande est limitée, les fabricants conservent les prix. La baisse ramènerait-elle les acheteurs? Non, ce n'est pas une légère faveur qui engagera le marchand de fer à demander davantage; une diminution de 5 ou 10 fr. tentée à dessein ne réveillera pas la spéculation, elle est trop craintive. Quand l'horizon politique est calme, une concession proposée pour une affaire importante décide l'acheteur à accepter; aujourd'hui une baisse ne ferait pas vendre.

Les fers battus à la houille sont dans un état de stagnation, les fers au bois sont également dans cette position, et bien que les vendeurs soient décidés à faire quelques concessions, les affaires n'en sont pas plus animées.

## Statue de George Stephenson.

La statue semi-colossale en marbre de feu George Stephenson a été inaugurée lundi dans la salle de la station d'Euston square du chemin de fer de Londres et du Nord-Ouest. Cette statue, qui a environ 8 pieds de hauteur, est l'œuvre du sculpteur Bailly. Elle a été élevée, par souscription, par les amis et ouvriers du célèbre ingénieur.

## Correspondance.

M. XX., à X. — N° 1, affaire dans un déplorable état; cependant quelques tentatives récentes paraissent devoir un peu l'améliorer. Nous pensons néanmoins qu'il serait sage de s'abstenir. — N° 2, l'intérêt n'est pas encore fixé.

M. C., à Paris. — C'est un bruit qui n'a aucun fondement sérieux; cependant, à un moment donné, cela doit se réaliser.

M. N. S. — N° 1, non. — N° 2, achetez comme placement. — N° 3, vendez. — N° 4, rien.

M. W. E., à Londres. — N° 1, cet arbitrage est très-mauvais. — N° 2, celui-là est préférable, mais à la condition de l'exécuter avec son portefeuille et nullement en spéculation.

M***, à R. — N° 1, oui. — N° 2, oui certainement, mais il faut que les affaires soient arrangées; en attendant, s'abstenir. — N° 3, bonne valeur. — N° 4, pour 1853 15 fr. d'intérêt et 25 fr. de dividende payables en juillet prochain; pour 1854, l'évaluation est impossible. — N° 5, non. — N° 6, oui. — N° 7, la réduction sera minime.

M. L. — N° 3.

M. E. M., à Paris. — N° 1, valeur très-bonne et bon marché, mais n'y entrer qu'avec réserve. — N° 2, trop cher. — N° 3, mauvais. — N° 4, médiocre. — N° 5, très-ordinaire. — N° 6, bonne valeur au cours actuel. — N° 7, excellent. — N° 8, supérieurement bonne. — N° 9, très-excellent. — N° 10, valeur uniquement de spéculation. — N° 11, sans avenir.

M. F. L., à Thann. — N° 1, intérêt à 4 0/0 en janvier; le dividende en juillet. — N° 2, le dividende pour 1853 sera de 30 fr. et payé en juillet. — N° 3, oui. — N° 4, à votre disposition.

M. G., à Londres. — N° 1, valeur excellente, mais peu de chance de hausse. — N° 2, valeur de placement. — N° 3, oui. — N° 4, non.

M. V. P. à Tours. — N° 1, cette valeur est de beaucoup préférable au n° 3. — N° 2, conservez. — N° 3, vendez.

M. XXX. — N° 1, oui, mais pas avec un caractère assez positif pour établir des espérances sérieuses. — N° 2, à peu près. — N° 3, attendez. — N° 4, les événements politique donneront seuls la solution que vous demandez. — N° 5, attendez.

M. R. à Saintes. — N° 1, avenir douteux. — N° 2, excellent placement. — N° 3, l'administration a pris une décision analogue.

M. V., à Saint-Etienne-du-Rouvray. — N° 1, oui, mais uniquement comme spéculation. — N° 2, comme placement et avenir, excellent. — N° 3, bonne valeur. — N° 4, valeur de spéculation.

M. D. — La Compagnie ne pourra ouvrir, faute de rails, la section d'Argenton, aussitôt que l'achèvement des travaux semblerait le permettre. — On complète d'abord la double voie sur Bordeaux.

M. C. L., à Bordeaux. — N° 1, achetez, mais comme placement. — N° 2, vendez. — N° 3, arbitrage excellent, mais à longue échéance.

M. F. L., à Paris. — Vos observations sont très-justes.

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 9 au 15 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 90,978 voyageurs | 318,511 60 |
| Bagages, marchandises, etc. | 422,674 99 |
| TOTAL | 741,186 59 |

Semaine correspondante de 1853.

| | |
|---|---|
| 65,457 voyageurs | 260,398 10 |
| Bagages, marchandises, etc. | 361,011 03 |
| PRODUIT total | 621,409 13 |

Recette totale du 1er janvier au 15 avril.

| | |
|---|---|
| 1854 | 10,145,080 61 |
| 1853 | 8,607,784 93 |
| DIFFÉRENCE | 1,537,295 68 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 9 au 15 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 22,116 voyageurs | 102,321 45 |
| Bagages, marchandises, etc. | 117,815 85 |
| TOTAL de la semaine | 220,137 30 |
| TOTAL de l'exercice courant | 3,004,414 45 |
| Semaine correspondante de 1853 | 200 877 55 |
| Exercice correspondant de 1853 | 2,632,577 90 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 9 au 15 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 12,562 voyageurs | 37,342 30 |
| Bagages, marchandises, etc. | 61,930 05 |
| TOTAL de la semaine | 99,272 35 |
| TOTAL de l'exercice courant | 607,370 85 |
| Semaine correspondante de 1853 | 83,861 00 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 503,857 10 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 9 au 15 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 36,486 voyageurs | 206,691 95 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand. | 195,103 55 |
| TOTAL de la semaine | 401,795 50 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 4,956,436 45 |
| TOTAL | 5,358,231 95 |
| Semaine correspondante de 1853 | 367,024 60 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 4,633,733 80 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 5,000,758 40 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 3 au 9 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 12,912 voyageurs | 28,931 45 |
| Messageries, bagages, marchandises | 33,897 09 |
| TOTAL | 62,828 54 |
| Semaine correspondante de 1853 | 54,109 20 |
| Recette totale du 1er janv. au 9 avril | 621,682 87 |
| — 1853 | 689,674 44 |
| Différence en faveur de 1854 | 132,008 43 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 9 au 15 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 317,551 62 |
| Bagages, marchandises, etc. | 465,518 28 |
| TOTAL | 783,069 90 |
| Semaine correspondante de 1853 | 650,481 68 |
| Différence en faveur de 1854 | 132,588 22 |
| Recettes du 1er janvier au 15 avril | 11,053,529 37 |
| Recette correspondante de 1853 | 8,510,956 14 |
| Différence en faveur de 1854 | 2,542,373 23 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 15e semaine.

Du 9 au 15 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 241,884 45 |
| Marchandises | 336,609 36 |
| TOTAL de la semaine | 578,493 81 |
| Recettes antérieures | 6,935,417 75 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 7,513,911 56 |
| 15e semaine de 1854 | 578,493 81 |
| Semaine correspondante de 1853 | 431,313 95 |
| Différence en faveur de 1854 | 147,159 86 |
| Exercice 1854 | 7,513,911 56 |
| Id. 1853 | 5,678,047 42 |
| Différence en faveur de 1854 | 1,835,864 14 |

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 9 au 15 avril 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 13,531 20 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 28,009 40 |
| TOTAL | 41,540 60 |
| Recettes antérieures | 430,574 59 |
| TOTAL | 472,115 19 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 10 au 16 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 11,393 voyageurs (gr. vitesse | 49,677 80 |
| (Petite vitesse) | 38,805 05 |
| TOTAL | 88,482 85 |
| Rive droite. — 32,336 voyageurs | 28,547 30 |
| Rive gauche — 20,335 voyageurs | 15,474 25 |
| TOTAL | 132,504 40 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 68,851 20 |
| Rive droite | 23,865 10 |
| Rive gauche | 11,430 05 |
| TOTAL | 104,146 95 |

Recette totale du 1er janvier au 16 avril 1854 :

| | |
|---|---|
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 1,683,376 84 |
| *Idem*, — 1853 | 1,395,107 43 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 2 au 8 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 79,648 00 |
| Bagages et marchandises | 118,982 20 |
| TOTAL de la semaine | 198,630 20 |
| Semaine correspondante de 1853 | 163,744 10 |
| Augmentation | 34,886 10 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 2,535,971 07 |
| Recette correspondante de 1853 | 1,988,428 75 |
| Augmentation | 547,542 32 |

## Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 2 au 8 avril inclusivement.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

| | |
|---|---|
| 18,789 voyageurs, grande vitesse | 37,930 07 |
| Petite vitesse | 123,325 42 |
| Services annexes | 5,568 93 |
| TOTAL | 166,824 42 |

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse | 36.587 16 |
| Petite vitesse | 101,665 97 |
| Services annexes | 6,231 16 |
| TOTAL | 147,484 29 |

Recette totale du 1er janvier au 8 avril :

| | |
|---|---|
| 1854 | 2,331,976 50 |
| 1853 | 1,930,306 90 |

## Chemin de fer Léopold.

*Movimento e Incasso del mese di Marzo* 1854, *col confronto dello stesso mese nell anno* 1853.

| | | PASSEGGERI. N° | INCASSO. Lire | S. | D. |
|---|---|---|---|---|---|
| Da Passeggeri | 1853 | 64,441 | 110,167 | 13 | 4 |
| | 1854 | 67,601 | 123,163 | 17 | 2 |
| Da R. Dipartimenti | 1853 | 1,166 | 5,122 | 17 | » |
| | 1854 | 1,140 | 6,493 | 3 | » |
| TOTALI | 1853 | 65,607 | | | |
| | 1854 | 68,741 | | | |
| Bagagli, Vetture, Cavalli, Cani, Pacchi, Gruppi, ec. | 1853 | | 11,547 | 14 | » |
| | 1854 | | 14,053 | 13 | 10 |
| Mercanzie e Bestiami | 1853 | | 40,841 | 12 | » |
| | 1854 | | 96,196 | 9 | 3 |
| TOTALI | 1853 | | 167,679 | 16 | 4 |
| | 1854 | | 239,817 | 3 | 3 |

Firenze, 7 Aprile 1854.

*Il Direttore degli Affari Sociali,*
Ubaldino PERUZZI.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DU NORD.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Nord qui devait avoir lieu le 29 avril 1854, a été remise au mercredi 24 mai prochain; le nombre des actions déposées était insuffisant pour rendre les délibérations valables, les actionnaires étaient convoqués, non-seulement en assemblée ordinaire pour délibérer sur les comptes annuels de la Société, fixer le dividende à répartir; mais aussi en assemblée extraordinaire pour voter sur les crédits relatifs à la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

CHEMIN DE FER

## DE ROUEN AU HAVRE.

MM. les actionnaires sont informés que le dividende de 12 fr. par action, fixé par l'assemblée générale des actionnaires du 30 mars 1854, est payable, à partir du 3 avril courant, de 10 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Les coupons doivent être déposés à l'administration; ils ne peuvent être envoyés par correspondance.

Par ordre du Conseil :

*Le Chef de l'Exploitation*,

G. DE LAPEYRIÈRE.

## DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle, prescrite par l'art. 34 des statuts, aura lieu le samedi 29 avril 1854, à trois heures de l'après-midi, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, à Paris.

Les actionnaires porteurs de vingt actions au moins, soit comme titulaires, soit comme fondés de pouvoirs, qui désireront assister à cette assemblée, devront, aux termes de l'art. 39 des statuts, se présenter au siége de la Compagnie avant le 22 avril prochain, de dix heures à trois heures, à l'effet de retirer leur carte d'admission, en déposant leurs titres et leurs procurations.

Des modèles de pouvoirs sont délivrés au siége de la Compagnie.

*Le Président du Conseil d'administration*,

Comte P. DE CHASSELOUP-LAUBAT.

CHEMIN DE FER.

## DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt afférent au douzième semestre de l'exercice 1853, et le dividende de l'année, ensemble 16 fr. par action, sont payés à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, à partir du 1er avril.

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'émission du 26 juillet 1853, que le quatrième et dernier versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 avril courant.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû, depuis ce jour, sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er mai prochain.

La caisse sera ouverte de dix à trois heures, dans les bureaux de l'administration, rue Saint-Lazare, n° 124.

COMPAGNIE DE L'OUEST

## DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires sont informés que, par décision du Conseil d'administration, il est fait appel du 7e dixième pour le 15 mai 1854.

En conséquence, MM. les porteurs d'actions devront opérer le versement de 50 francs par action aux adresses suivantes :

A Lausanne, chez M. Félix Marcel, banquier de la Compagnie;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce, banquiers de la Compagnie;

A Paris, chez MM. York et Ce, rue Neuve-des-Mathurins, 110;

A Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannon-street.

Ces versements devront s'opérer du 15 au 31 mai aux adresses ci-dessus.

Les porteurs d'actions sur lesquelles le versement appelé n'aurait pas été fait le 31 mai, devront payer l'intérêt à raison de 5 0/0 l'an, à partir du 15 mai.

Le semestre d'intérêt des sommes déjà payées, échéant le 15 mai 1854, sera déduit du versement appelé à raison de 5 fr. 10 c. par action libérée des six premiers dixièmes.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le directeur de la Compagnie*,

W. FRAISSE.

CHEMINS DE FER

## DE L'EST,

*rue et place de Strasbourg.* — Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les actionnaires qu'ils sont convoqués en assemblée ordinaire et extraordinaire, le mercredi 26 avril prochain, salle Herz, rue de la Victoire, à trois heures précises.

Les porteurs de quarante actions (anciennes et nouvelles indistinctement) qui désireraient assister à cette assemblée devront, conformément à l'art. 37 des statuts, se présenter au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, depuis le 1er jusqu'au 12 avril, de onze heures à trois heures, pour faire le dépôt de leurs titres et retirer leurs cartes d'admission.

L'assemblée aura à délibérer :

Comme assemblée ordinaire et annuelle, sur l'approbation des comptes de l'exercice de 1853 et de la nomination de *deux* membres du Conseil d'administration pour compléter le nombre statutaire.

Et comme assemblée extraordinaire :

Sur l'approbation de la convention passée avec M. le ministre des travaux publics pour le rellement de la gare de Strasbourg au chemin de fer Grand-Ducal, au moyen de 9 kilomètres de chemin de fer et d'un pont sur le Rhin à Kehl;

Sur l'exécution de la convention passée le 10 décembre 1851 avec M. le ministre des travaux publics pour l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de ceinture;

Et sur l'autorisation nécessaire au Conseil d'administration pour la revente des portions de terrains inutiles aux diverses sections de la ligne déjà construites.

CHEMIN DE FER

## GRAND—CENTRAL DE FRANCE.

Numéros des 80 obligations de premier ordre et des 40 obligations de second ordre de la Compagnie en liquidation d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 25 mars 1854 pour être remboursées au pair de 500 fr., à partir du 1er avril 1854, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à Paris.

OBLIGATIONS DE PREMIER ORDRE.

Série n° 49, obligations nos 961 à 980 inclus, 20 obligations.

Série n° 144, obligations nos 2,861 à 2,888 inclus, 20 obligations.

Série n° 25, obligations nos 481 à 500 inclus, 20 obligations.

Série n° 34, obligations nos 661 à 680 inclus, 20 obligations.

Total, 80 obligations.

OBLIGATIONS DE SECOND ORDRE.

Série n° 45, obligations nos 881 à 900 inclus, 20 obligations.

Série n° 6, obligations nos 101 à 120 inclus, 20 obligations.

Total, 40 obligations.

Paris, le 29 mars 1854.

*Le Secrétaire général*,

A. COURPON.

CHEMINS DE FER

## DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire prescrite par l'art. 34 des statuts aura lieu à Paris, le 27 avril courant, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions (art. 31 des statuts).

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée c'est-à-dire avant le 12 avril (art. 36 des statuts).

Ces dépôts seront reçus, de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque dépositaire de quarante actions une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la remise des cartes d'admission, pourvu que remise ou ait été faite comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire de la Compagnie*,

G. POUJARD'HIEU.

CHEMIN DE FER

## DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

*Assemblée générale.* — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble sont prévenus qu'aux termes de l'art. 31 des statuts, une assemblée générale ordinaire est convoquée pour le samedi 29 avril prochain, à midi, rue Saint-Georges, 50, salle Sax.

Tout titulaire de 20 actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au bureau des titres de la Compagnie, chez MM. Leroy, de Chabrol et Ce, banquiers, rue Lepelletier, 16, de dix heures à deux heures, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions de la Compagnie seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux.

Des modèles de pouvoirs pour se faire représenter à l'assemblée générale seront délivrés au bureau des titres.

*Le Président du Conseil*,

Le duc de VALMY.

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

EMPRUNT DE 60 MILLIONS 5 0/0. — MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de soixante millions de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée sont prévenus que le coupon d'intérêt de 12 fr. 50 c., échéant le 1er avril 1854, leur est payé, à partir dudit jour, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, n° 23;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2;

A Marseille à la gare.

MM. les porteurs d'obligations pourront déposer à l'avance leurs bordereaux avec coupon à l'appui, à partir du 27 courant.

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

*Avis aux actionnaires.* — L'assemblée générale du 25 mars ayant fixé à 10 fr. le dividende de l'exercice 1853, MM. les actionnaires sont prévenus que ce dividende, ainsi que les 6 f. d'intérêts échéant le 31 mars 1854, leur sont payés (ensemble 16 fr. par action), à partir du 1er avril, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2;

A Marseille, à la gare.

*N. B.* Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement du coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE LYON A GENÈVE.

Assemblée générale: MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus qu'aux termes de l'art. 32 des statuts, une assemblée générale est convoquée, pour le samedi 29 avril prochain, à quatre heures très-précises, rue Laffitte, 23.

Tout titulaire ou porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France, possesseurs de vingt actions et plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres et leurs procurations au siége de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 23, de dix à deux heures, huit jours avant l'époque fixée pour la réunion.

MM. les actionnaires domiciliés à l'étranger pourront faire le dépôt de leurs titres entre les mains de M. Pons, 2, Capel Court, à Londres, et de MM. Kohler et C°, à Genève. Les certificats de dépôt, ainsi que les procurations, devront être déposés à Paris dans le délai indiqué ci-dessus.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

*Le Directeur*,
A. JORDAN.

CHEMIN DE FER

## GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Conformément à la décision prise par le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, les titres au porteur ci-après désignés pourront, à partir du 24 avril courant, être déposés gratuitement dans la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, en échange des certificats de dépôt nominatifs.

Les titres admis au dépôt gratuit sont les suivants :

*Grand-Central*, actions et obligations;

*Rhône-et-Loire*, obligations ;

*Saint-Etienne à Lyon*, obligations et reconnaissances de capitalisation.

Les demandes de dépôt ou de retrait seront reçues tous les jours, de 10 heures à 3 heures, dans les bureaux de la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme, 15, à Paris.

Par ordre du Conseil :

*Le Secrétaire général*,
A. Couaron.

## SOCIÉTÉ SILÉSIENNE.

MM. les actionnaires de la Société Silésienne sont prévenus qu'ils peuvent déposer gratuitement leurs actions à la Société générale du Crédit mobilier, place Vendôme.

Il leur sera délivré reçu. — Leur carte d'entrée, pour la réunion du 27 avril, leur sera délivrée à Cologne, hôtel de Hollande.

CHEMIN DE FER

## GRAND—CENTRAL DE FRANCE.

*Tirage d'obligations.* — Le 9 mai 1854, à 3 heures, en séance publique du Conseil d'administration, 16, place Vendôme, il sera procédé au tirage au sort des obligations à amortir pour 1854 sur les deux séries de titres créés par la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, savoir :

*Première série. Obligations de 625 f.*

86 obligations de la série des 182,614 titres de 625 fr., revenant aux anciens actionnaires de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire.

*Deuxième série. Obligations de 500 f.*

108 obligations de la série de 63,643 titres de 500 fr., dans lesquels sont pris les 11,600 revenant aux actionnaires de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne.

Un avis ultérieur fera connaître les numéros des obligations affectées aux titres non encore échangés.

Par ordre du Conseil.

*Le Secrétaire général*,
A. Couaron.

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

MM. les actionnaires du Crédit foncier de France sont convoqués en assemblée générale ordinaire, en exécution de l'art. 52 des statuts, pour le mardi 25 avril courant, à 3 heures, à la salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 49 *bis*, à l'effet d'entendre le rapport annuel du Conseil d'administration, d'arrêter les comptes et de fixer la dividende.

Les cartes d'admission à l'assemblée générale seront délivrées au siége de la Société, rue Taitbout, n° 57, à partir du 17 courant.

## CREDIT FONCIER DE FRANCE.

L'administration du Crédit foncier a l'honneur de rappeler aux porteurs de promesses d'obligations foncières qui ont réduit leurs engagements à des coupures de 500 fr., qu'ils doivent effectuer, du 15 avril au 1er mai prochain, le second versement de 100 fr.

L'intérêt de 4 fr. 50 c. par titre libéré de 300 fr., sera déduit de ce versement.

En conséquence, les porteurs n'auront à acquitter que 95 fr. 50 c.

Tout porteur qui voudra se libérer complétement en payant par anticipation le dernier terme de 100 fr., exigible du 15 octobre au 1er novembre prochain, versera, par chaque titre, 195 fr. 50 c.; il recevra des obligations définitives de 500 fr. portant jouissance du 1er mai, à 3 et à 4 0/0, dans les proportions précédemment indiquées.

A partir du 1er mai, les titres complétement libérés seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, qui délivrera en échange des certificats nominatifs portant les numéros de chaque obligation déposée.

On peut se présenter au siége de la Société, rue Taitbout, n° 57, de 11 heures à 3 heures.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

## DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des actions nouvelles du chemin de fer de l'Est qu'elle se chargera d'opérer, pour leur compte, le versement des 50 francs exigibles du 1er au 15 mai prochain, sur ces titres, en vertu de l'appel fait par la Compagnie.

Cette avance s'effectuera jusqu'au 1er novembre prochain, contre dépôt préalable des actions, à l'intérêt de 4 0/0, c'est-à-dire au même taux que celui alloué par la Compagnie de l'Est.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudraient retirer leurs titres avant le 1er novembre, devront bonifier à la Société générale de Crédit mobilier une commission de 1/2 0/0 sur la somme avancée.

S'adresser, pour opérer le dépôt des titres et donner les signatures nécessaires, aux bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, de 10 à 4 heures, à partir du 5 mai prochain.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

## DE CRÉDIT MOBILIER

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le samedi 29 avril 1854, à 10 heures du matin, au domicile de la Société, place Vendôme, 15.

Aux termes de l'art. 43 des statuts, cette assemblée se compose des 80 plus forts actionnaires qui ont été inscrits sur les registres de la Société, par suite du dépôt de leurs actions dans la caisse sociale deux mois avant la confection de la liste, arrêtée un mois avant le jour fixé pour la tenue de l'assemblée.

L'assemblée aura à délibérer, comme assemblée extraordinaire, sur diverses modifications à introduire dans les statuts, lesquelles auront notamment pour effet l'extension à apporter aux opérations de la Société.

## DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de faire savoir à MM. les actionnaires de la Société des mines de zinc de Silésie que, par suite d'un arrangement intervenu entre elle et cette Compagnie, le dépôt des actions de Silésie est reçu gratuitement, tous les jours, au siége de la Société générale, place Vendôme, 15, de 10 heures du matin à 2 heures.

## MINES DE LA GRAND'-COMBE.

Dans leur assemblée générale du 26 mars, les actionnaires de la Compagnie ont voté la distribution d'un dividende de 25 f., payables :

12 fr. 50 le 30 juin ;
12 fr. 50 le 31 décembre.

Il reste disponible, pour être distribuée plus tard, une somme représentant environ 8 fr. par action.

COMPAGNIE

## DES FORGES ET CHANTIERS DE LA MÉDITERRANÉE.

MM. les actionnaires de la Compagnie des forges et chantiers de la Méditerranée sont prévenus que les intérêts du second semestre 1853 seront payables, à partir du 25 avril :

A Marseille, au siége de la Société, rue Saint-Ferréol, 51 ;

A Paris, chez MM. Adolphe Marcuard et C° ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et C° ;

A Lyon, à la Compagnie de *l'Omnium*.

Marseille, le 13 avril 1854.

*Le Directeur*,
P. TAYLOR.

SOCIÉTÉ DES

## MINES DE LA GRAND'-COMBE ET DES CHEMINS DE FER DU GARD

*Obligations anciennes sorties au tirage du 26 mars 1854, pour être remboursées le 1er octobre prochain.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 10 | 1763 | 3237 | 4688 |
| 19 | 1769 | 3268 | 4718 |
| 30 | 1774 | 3283 | 4728 |
| 76 | 1869 | 3284 | 4774 |
| 102 | 1956 | 3291 | 4789 |
| 106 | 1957 | 3315 | 4865 |
| 144 | 1966 | 3344 | 4874 |
| 151 | 1991 | 3408 | 4881 |
| 244 | 2016 | 3436 | 4883 |
| 328 | 2026 | 3037 | 4929 |
| 491 | 2037 | 3671 | 4970 |
| 524 | 2047 | 3708 | 5006 |
| 532 | 2092 | 3764 | 5023 |
| 547 | 2148 | 3815 | 5034 |
| 595 | 2157 | 3816 | 5038 |
| 631 | 2186 | 3836 | 5096 |
| 722 | 2191 | 3855 | 5099 |
| 765 | 2192 | 3888 | 5116 |
| 769 | 2207 | 3953 | 5132 |
| 797 | 2225 | 3957 | 5107 |
| 810 | 2227 | 3983 | 5207 |
| 821 | 2245 | 3988 | 5239 |
| 827 | 2248 | 4022 | 5254 |
| 858 | 2262 | 4076 | 5308 |
| 873 | 2338 | 4080 | 5331 |
| 898 | 2374 | 4098 | 5432 |
| 902 | 2404 | 4113 | 5444 |
| 914 | 2430 | 4154 | 5571 |
| 917 | 2447 | 4166 | 5606 |
| 935 | 2458 | 4223 | 5666 |
| 948 | 2495 | 4240 | 5683 |
| 952 | 2504 | 4306 | 5695 |
| 963 | 2589 | 4309 | 5702 |
| 974 | 2627 | 4323 | 5718 |
| 998 | 2636 | 4390 | 5721 |
| 1037 | 2637 | 4415 | 5744 |
| 1049 | 2639 | 4422 | 5709 |
| 1052 | 2645 | 4431 | 5772 |
| 1112 | 2647 | 4430 | 5773 |
| 1136 | 2653 | 4452 | 5802 |
| 1223 | 2702 | 4460 | 5815 |
| 1246 | 2729 | 4473 | 5021 |
| 1249 | 2748 | 4485 | 5857 |
| 1309 | 2750 | 4534 | 5864 |
| 1331 | 2702 | 4561 | 5885 |
| 1388 | 2763 | 4562 | 5898 |
| 1436 | 2772 | 4563 | 5925 |
| 1463 | 2846 | 4576 | 5953 |
| 1501 | 2875 | 4577 | 5980 |
| 1534 | 2962 | 4609 | 5998 |
| 1550 | 3071 | 4635 | |
| 1577 | 3091 | 4636 | |
| 1614 | 3093 | 4644 | |
| 1701 | 3211 | 4680 | |
| 1724 | 3219 | 4682 | |

Digitized by Google

*Obligations nouvelles sorties au tirage du 26 mars 1854, pour être remboursées le 1er octobre prochain.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 63 | 3004 | 5518 | 8398 |
| 75 | 3138 | 5578 | 8412 |
| 220 | 3182 | 5672 | 8516 |
| 253 | 3214 | 5736 | 8573 |
| 293 | 3315 | 5739 | 9028 |
| 382 | 3540 | 5750 | 9100 |
| 570 | 3665 | 5888 | 9140 |
| 686 | 3669 | 6033 | 9200 |
| 781 | 3749 | 6124 | 9497 |
| 1065 | 3770 | 6511 | 9651 |
| 1475 | 3778 | 6762 | 9686 |
| 1676 | 3859 | 6963 | 9699 |
| 2018 | 4083 | 7165 | 9756 |
| 2159 | 4822 | 7516 | 9807 |
| 2197 | 4865 | 7561 | 9824 |
| 2270 | 5004 | 7728 | 9910 |
| 2297 | 5304 | 7768 | 9915 |
| 2683 | 5326 | 7868 | |
| 2777 | 5483 | 8188 | |
| 2953 | 5504 | 8358 | |

—

*Bons de liquidation sortis au tirage du 26 mars 1854, pour être échangés le 1er juillet 1854.*

| SÉRIE. | NUMÉROS. | | |
|---|---|---|---|
| 2 | 101 | à | 200 |
| 6 | 501 | à | 600 |
| 7 | 601 | à | 700 |
| 10 | 901 | à | 1000 |
| 16 | 1501 | à | 1600 |
| 24 | 2301 | à | 2400 |
| 25 | 2401 | à | 2500 |
| 27 | 2601 | à | 2700 |
| 43 | 4201 | à | 4300 |
| 49 | 4801 | à | 4900 |
| 54 | 5301 | à | 5400 |
| 57 | 5601 | à | 5700 |
| 58 | 5701 | à | 5800 |
| 60 | 5901 | à | 6000 |
| 61 | 6001 | à | 6100 |
| 68 | 6701 | à | 6800 |
| 73 | 7201 | à | 7300 |
| 89 | 8801 | à | 8900 |
| 92 | 9101 | à | 9200 |
| 97 | 9601 | à | 9700 |
| 100 | 9901 | à | 10000 |
| 101 | 10001 | à | 10100 |
| 104 | 10301 | à | 10400 |
| 106 | 10501 | à | 10600 |
| 112 | 11101 | à | 11200 |
| 122 | 12101 | à | 12200 |
| 134 | 13301 | à | 13400 |
| 140 | 13901 | à | 14000 |
| 142 | 14101 | à | 14200 |
| 146 | 14501 | à | 14600 |
| 150 | 14901 | à | 15000 |
| 155 | 15401 | à | 15500 |


SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

**LE TURF** Ou les Courses de chevaux en France et en Angleterre, par E. Chapus. Un joli volume in-16, faisant partie de la *Bibliothèque des chemins de fer*. — Prix : 3 fr.

Toutes les personnes qui s'intéressent aux courses voudront posséder un ouvrage où elles trouveront l'explication des termes les plus usités sur le Turf, la biographie des principaux gentlemen-riders, éleveurs, entraîneurs, jockeys ; l'histoire des chevaux de courses les plus renommés, et des renseignements sur les courses de New-Market, d'Epsom, etc., de Chantilly, de Versailles, du Champ-de-Mars, et des principaux hippodromes de France.

Librairie de L. Hachette et Cie, rue Pierre-Sarrazin, 14, à Paris, dans les gares les plus importantes des chemins de fer et chez les principaux libraires.

COMPAGNIE DU

**PALAIS DE L'INDUSTRIE.** MM. les actionnaires de la Compagnie du Palais de l'industrie sont prévenus qu'aux termes de l'art. 38 des statuts de la Société, qui attribue aux actions pendant la durée des travaux de construction, un intérêt fixe de 4 0/0 l'an sur les versements effectués, le troisième semestre échéant le 20 avril 1854, soit 3 fr. par action, sera payé, à partir dudit jour :

A Paris, chez MM. Ardoin, Ricardo et Ce, 44, rue de la Chaussée-d'Antin,

A Londres, chez MM. A. et W. Ricardo, 11, Angel-Court-Trogmorthon-street.

Leurs actions doivent être déposées à l'avance sans en détacher aucun coupon.

*Le Directeur,*
DE ROUVILLE.

NOTA. — A cette occasion, le Conseil d'administration de la Compagnie croit devoir donner avis à ceux de MM. les actionnaires qui n'ont pas encore versé le solde de 50 fr. par action, exigible depuis le 5 décembre dernier, qu'il se verrait dans la nécessité de leur appliquer, dans toute leur rigueur, les dispositions de l'art. 11 des statuts, si ce versement n'était pas effectué dans le plus bref délai.

**Service maritime des Messageries impériales.**

**PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.** TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars courant.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. — Départs chaque 20 jours : les 16 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli, Beyruth et Jaffa. — Départs, voie de Smyrne, chaque 20 jours : les 1er et 21 avril, 11 mai, 1er et 21 juin, etc., etc.

Départs, voie d'Alexandrie, chaque 20 jours, les 16 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

**ALGÉRIE.**

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs es 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28;

A Marseille, place Royale, 1.

NOUVELLE MAISON

**J. BIDAULT,** dirigée par MM. BRANCOURT et PÉRIER, 6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettre de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

CHEMIN DE FER

**CENTRAL SUISSE.** Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que l'assemblée générale se réunira à Bâle le 27 avril, à 9 heures du matin.

Les cartes d'admission seront délivrées à Paris jusqu'au 26 inclusivement chez MM. Ad. Marcuard et Ce, banquiers, 18, rue Bergère, où l'on pourra aussi prendre connaissance d'un projet de modification des statuts, sur lequel MM. les actionnaires auront à délibérer, à l'effet d'autoriser la libération facultative des actions à 200 fr. au lieu de 500 fr.

CHEMIN DE FER

**CENTRAL SUISSE.** DEUXIÈME VERSEMENT DE 50 FRANCS PAR ACTION. — MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement de la première moitié du second versement, fixé au 15 mars dernier, a été, par délibération du Conseil d'administration, prorogé au 15 mai prochain.

Toutefois, les versements seront reçus, dès le 15 mars courant, sous bonification des intérêts d'anticipation, à 4 0/0 l'an, à la caisse de MM. Ad. Marcuard et Ce, 18, rue Bergère, à Paris.

Le semestre d'intérêt, échu le 10 janvier dernier sur les premiers 100 f., sera compensé ou payé dès ce jour, à raison de 2 fr. par action, au choix des porteurs.

CHEMIN DE FER

**CENTRAL SUISSE.** MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 27 avril, à 9 heures du matin, dans la salle du Casino, à Bâle, conformément aux dispositions des art. 16 à 26 des statuts.

Les cartes d'admission peuvent être retirées contre le dépôt des titres, dès le 6 avril, chez MM. Ad. Marcuard et C, rue Bergère, n° 18, à Paris, où l'on pourra aussi prendre connaissance de l'ordre du jour.

**TRAITÉ JURIDIQUE**
DE LA
CONSTRUCTION, DE L'EXPLOITATION
ET DE LA POLICE
**Des Chemins de fer**
CONTENANT
*Commentaire des Lois et Règles de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, des Extractions de Matériaux, des Tarifs, des Transports de Marchandises, des Compétences, des Pénalités,*
PAR M. EUGÈNE PAIGNON,
Avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation.

Un beau volume de 500 pages.

PRIX : 5 FRANCS.

Les chemins de fer ont été créés de notre temps. Leurs rapports avec les divers intérêts qu'ils ont rencontrés pour s'établir ont fait naître dans notre droit un grand nombre de questions nouvelles. Déjà plusieurs de ces questions se sont produites au Conseil d'État et devant les cours souveraines; elles y ont reçu des solutions dont on peut utilement se servir pour faire aujourd'hui une monographie des chemins de fer.

L'ouvrage de M. Eugène Paignon, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, a pour but d'exposer et de résoudre toutes les questions qu'ont fait naître les chemins de fer. Il envisage ces grands établissements sous trois aspects différents :

1° A l'état de *construction*, dans les rapports qu'ils ont avec la propriété privée; et, à cette occasion, il est fait un commentaire sur les lois et les règles si délicates de l'*expropriation* pour cause d'utilité publique, et de l'*extraction* des matériaux;

2° A l'état d'*exploitation*; ici, les chemins de fer sont considérés comme des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises; toutes les questions du Code voiturin, si nombreuses et si difficiles, sont examinées et résolues; de plus, le droit nouveau pour l'établissement des tarifs de chemins de fer, qui intéresse le commerce et l'industrie, est exposé;

3° Enfin, cet ouvrage traite aussi de la compétence des tribunaux administratifs et judiciaires, et de la pénalité établie par les lois spéciales de police sur les chemins de fer.

Un livre qui embrasse tant de matières sur un sujet tout nouveau, s'adresse à tout le monde. En effet, ingénieurs, experts, avoués, avocats, financiers, industriels, commerçants, tous y trouveront des documents qu'il leur est utile de connaître.

Les titres de M. Eugène Paignon pour accomplir cette tâche résultent de sa position même, qui le place auprès des sources les plus élevées de la jurisprudence civile et administrative, et de son caractère de conseil judiciaire de plusieurs grandes Compagnies, qui lui a donné l'habitude pratique du contentieux en matière de chemins de fer. En lisant son livre, chacun appréciera si cette tâche a été bien remplie.

En vente à la Librairie centrale des Chemins de fer de MM. NAPOLÉON CHAIX ET Ce, rue Bergère, 20, Paris, et chez les principaux libraires.


Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les affaires ont été excessivement calmes sur toutes les valeurs pendant les premiers jours de cette semaine. La spéculation s'était presque entièrement retirée. Le système des escomptes a continué chaque jour, et les vendeurs forcés de se liquider par anticipation, n'ont pas toujours été disposés à subir les frais de courtage et de déports pour conserver leur position. Aussi les affaires engagées à terme au parquet sont devenues de plus en plus restreintes, et comme il y avait toujours des demandes de titres au comptant, les cours étaient maintenus et tendaient même peu à peu à se raffermir.

Les actions de la Banque de France, qui avaient été négligées pendant une quinzaine de jours et qui avaient rétrogradé sous la seule influence des besoins de capitaux, ont remonté rapidement de 2,600 à 2,650. Cette valeur est fort peu affectée par les variations de la rente. Il résulte du dernier bilan de la Banque et des bénéfices qui ont déjà été réalisés depuis le commencement de l'année, que les actions devront produire au moins 125 fr. de dividende pour l'exercice 1854.

Les obligations foncières ont encore éprouvé une forte baisse; les coupons de 500 ont fait un moment 380; mais ce cours était si avantageux qu'il a réveillé les demandes et qu'elles ont remonté immédiatement à 395.

Le Crédit mobilier a éprouvé cette semaine de fortes oscillations; les titres ont manqué en liquidation, et les actions ont remonté rapidement à 517 50, mais elles sont retombées à 495.

Les actions de chemins de fer ont été très-ferme pendant toute cette semaine. De nombreux escomptes ont eu lieu sur les grandes lignes, et, au moment de la liquidation, de fortes levées de titres ont été effectuées : un seul agent a levé cinq mille actions de l'Est ; aussi les cours ont repris faveur, et ils ont cédé difficilement au mouvement de baisse qui s'est manifesté hier sur la rente.

On a fait d'importants achats en actions d'Orléans, en vue d'acquérir le droit de souscrire aux nouvelles obligations. La Compagnie a accordé de si grands avantages pour l'émission de cet emprunt, que la souscription a été rapidement remplie. Cependant, quoique la souscription soit fermée depuis le 19, les actions ont continué à être très-fermes au comptant, et les cours n'ont pas été plus fortement entraînés que ceux des autres lignes par le mouvement de baisse.

Les actions du Nord ont repris encore une fois à 745, mais elles ne sont plus cotées que de 730 à 735. Cette ligne est une de celles dont les cours présentent le plus de stabilité et résistent le plus facilement aux mouvements de baisse. Il paraît que l'assemblée générale qui devait avoir lieu le 29 de ce mois, sera remise au 24 mai prochain, par suite de l'insuffisance du nombre d'actions déposées. Ce retard ne présente d'ailleurs aucun inconvénient, puisque le dividende qui doit être déclaré à l'assemblée n'est payable qu'à partir du 1er juillet. On pense qu'il sera de 30 à 32 fr.

Les actions de l'Est ont été continuellement réclamées. Elles avaient repris à 725, mais elles sont revenues à 715.

Les actions de Lyon ont éprouvé peu de variation. On attendait l'assemblée générale, dans laquelle on devait faire connaître le chiffre du nouvel appel de fonds.

Il était question depuis deux jours à la Bourse de nouvelles tentatives pour renouer les négociations relatives à la fusion des chemins de l'Ouest et de la Normandie. Il est à désirer que les Compagnies parviennent enfin à s'entendre pour terminer cette affaire qui traîne depuis plus de quinze mois.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 13 jusqu'à celle du 20 avril :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 63 10 à 64 20; elle a fermé à 63 50; elle a varié à terme de 63 05 à 64; elle est restée à 63 30.

La rente à 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 89 60 à 91; elle est restée à 90 30; elle a varié à terme de 89 50 à 90 50; elle est restée à 60.

Les actions de la Banque de France ont monté de 2,600 à 2,650.

Le Crédit mobilier a monté de 482 50 à 517 50; il est resté à 495.

Le Crédit foncier a varié de 455 à 450.

Les actions du Nord ont monté de 725 à 745; elles ont fermé à 735.

Les actions de l'Est ont monté de 707 50 à 725; elles ont fermé à 715 au comptant et à terme.

Les nouvelles de l'Est ont monté de 525 à 535; elles ont fermé à 530.

Lyon a monté de 780 à 800; il a fermé à 785.

Orléans a monté de 1,040 à 1,057 50; il est resté à 1,042 50.

Rouen a monté de 815 à 843 50; il est resté à 830.

Le Havre a varié de 412 50 à 410.

Bâle a monté de 350 à 355.

Lyon à la Méditerranée a monté de 650 à 667 50; il est resté à 660.

L'Ouest a monté de 532 50 à 557 50; il est resté à 557 50.

Le Midi a monté de 505 à 520; il est resté à 505.

Le Grand-Central a monté de 397 50 à 405; il est resté à 397 50.

Saint-Germain a monté de 545 à 560; il est resté à 550.

Genève a varié de 420 a 425; il est resté à 420.

Dijon a fléchi de 525 à 510; il est resté à 520.

Versailles a varié de 290 à 285; Sceaux a été coté à 430; la Teste, à 200, et Dieppe à 290.

*Samedi.* — Les affaires étaient complétement nulles. Les cours étaient très-faibles, tant sur la rente que sur les actions de chemins de fer. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 50 à 63 20, et à terme de 63 35 à 63. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 90 25 à 89 90. L'emprunt 3 0/0 de 1854 a fait 63 75. La Banque de France a été cotée à 2,615; les obligations foncières (coupons de 500 fr.), à 390; le Nord, de 731 25 à 730; l'Est, de 712 50 à 710; les nouvelles de l'Est, de 525 à 522 50; Orléans, de 1,042 50 à 1,040; Lyon, de 785 à 782 50; l'Ouest, de 555 à 552 50; le Grand-Central, de 400 à 397 50; Saint-Germain, de 547 50 à 545. Rouen a fait 815; le Havre, 407 50; Bâle, 350. Lyon à la Méditerranée, 650; Cherbourg, 425; Dijon, 525; le Midi, 505 et 501 25.

*Lundi.* — Les cours étaient un peu plus fermes; l'importance des escomptes rend les affaires à terme de plus en plus rares. Il y avait quelques demandes pour la liquidation sur les actions de chemins de fer. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 30 à 63 45, et à terme de 63 10 à 63 25. Le 4 1/2 0/0 a fait 90 au comptant, et 89 75 à terme; l'emprunt de 1854, 64 25 au comptant. La Banque de France a monté de 5 à 2,620. Le Crédit mobilier a varié de 482 50 à 480; l'Est, de 707 50 à 715; les nouvelles de l'Est, de 527 50 à 528 75. Le Nord était à 730; Lyon, de 787 50 à 792 50; Orléans, de 1,045 à 1,055. Rouen a fait 810 à 815; le Havre, 410; Bâle, 352 50; Lyon à la Méditerranée, 670; l'Ouest, 550; Cherbourg, 420; Dijon, 510; le Midi, 502 50; le Grand-Central, 400; Saint-Germain, 545.

*Mardi.* — Les cours se soutenaient bien. La rente a même obtenu une légère amélioration. Mais les affaires sont toujours aussi nulles. Les chemins de fer étaient très-fermes. Toutes les valeurs ont éprouvé un peu de hausse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 30 à 63 40, et à terme de 63 05 à 63 40; le 4 1/2 0/0, de 90 50 à 90 10 au comptant. Le Crédit mobilier a monté de 480 à 500; le Nord, de 730 à 735; l'Est, de 715 à 717 50; les nouvelles de l'Est, de 528 75 à 530. Lyon a fléchi de 792 50 à 790; Orléans, de 1,055 à 1,050. Lyon à la Méditerranée a monté de 650 à 655; Saint-Germain, de 545 à 550; Cherbourg, de 425 à 430; Dijon, de 510 à 515; le Midi, de 502 50 à 505. Le Grand-Central s'est tenu à 400; l'Ouest, à 550; Bâle, à 355.

*Mercredi.* — La rente a éprouvé un mouvement de hausse assez rapide. Toutes les valeurs ont été demandées jusqu'à la clôture. Il y avait beaucoup de fermeté sur les chemins. La rente 3 0/0 a monté de 70 c. à 64 10 au comptant, et de 50 c. à 63 90 à terme; la rente à 4 1/2 0/0, de 90, au comptant à 91; le Crédit mobilier, de 17 50 à 517 50; le Nord, de 8 75 à 743 75; l'Est, de 8 75 à 723 75; les nouvelles de l'Est, de 5 à 535; Lyon, de 5 à 795; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 665 ; Orléans de 5 à 1,055; Rouen, de 22 50 à 842 50; le Havre, de 2 50 à 412 50; Genève, de 5 à 425; l'Ouest, de 7 50 à 557 50; le Midi, de 5 à 510; Dijon, de 10 à 525; le Grand-Central, de 5 à 405; Saint-Germain, de 5 à 555. Versailles a varié de 290 à 285.

*Jeudi.* — Le mouvement de hausse a encore une fois avorté. Toutes les valeurs ont rétrogradé rapidement, et elles sont restées très-offertes. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 64 10 à 63 50, et à terme de 64 à 65 30; le 4 1/2, de 91 à 90 30 au comptant, et de 90 50 à 90 à terme. La Banque a monté de 5 à 2,650. Le Crédit mobilier a fléchi de 22 50 à 495; le Nord, de 8 75 à 735; l'Est, de 8 75 à 715; les nouvelles de l'Est, de 5 à 530; Lyon, de 10 à 785; Orléans, de 12 50 à 1,042 50; Rouen, de 12 50 à 830; le Havre, de 2 50 à 410; Lyon à la Méditerranée, de 5 à 660; Genève, de 5 à 420; le Midi, de 5 à 505; le Grand-Central, de 5 à 400; Dijon, de 5 à 520; Saint-Germain, de 5 à 550. Cherbourg s'est tenu à 430. Dieppe a été coté à 290.

*Vendredi.* — Les consolidés anglais arrivaient avec 5/8 de baisse à 97 1/2, ce qui n'a pas empêché nos fonds de se soutenir avec beaucoup de fermeté, grâce à de nombreux escomptes. Les chemins de fer étaient très demandés. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 60 à 63 40, et à terme, de 63 55 à 63 35; le 4 1/2 0/0, de 90 75 à 90 30 au comptant. La Banque s'est tenue à 2,650. Le Crédit mobilier a varié de 492 50 à 497 50; le Nord, de 732 50 à 736 25; Lyon, de 786 25 à 792 50; l'Est, de 712 50 à 720; Orléans, de 1,047 50 à 1,050; Saint-Germain de 545 à 547 50; le Grand-Central, de 402 50 à 400. Rouen a fait 830; le Havre, 407 50; Bâle, 355; Cherbourg, 430; l'Ouest, 555; Dijon, 530; le Nord, 505; Lyon à la Méditerranée, 660.

J. Mirès

Digitized by Google

## [Ac]tions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 15 au 21 avril 1854.

| [Lo]ngueur [...] | [Lo]ngueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions. | Valeur d'émiss. | Somme payée. | Intérêts et Dividendes payés à chaque act. pour l'année 1852 | Époques de jouissance | Noms des lignes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 0 | 913 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 41 fr. 50 p. un an | juillet 1853. | Nord |
| st. | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 60 fr. | janv. 1854 | Paris à Rouen |
| st. | 92 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an. | sept. 1853 | Rouen au Havre |
| st. | 54 | 01 | 36.000 | 500 | 400 | 0 fr. 30 p. un an. | janv. 1853 | Dieppe et Fécamp |
| » | » | 99 | 60.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | juillet 1853 | Caen et Cherbourg |
| st. | 25 | 99 | 54.000 | 250 | tout | 31 fr. 25 p. un an. | janv. 1853 | Saint-Germain |
| st | 47 | 99 | 30.000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 6 m. | juillet 1852 | Versailles (r. g.) |
| 9 | » | 99 | 70.000 | 500 | 250 | » | avril 1853 | Ouest |
| st. | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | Paris à Sceaux |
| 6 | 1502 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 48 fr. 50 p. un an | oct. 1854 | Orléans |
| 17 | 000 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 33 fr. p. un an. | janv. 1853. | Paris à Strasbourg |
| » | » | » | 250.000 | 500 | 100 | 4 0/0 p. un an. | » | Id. nouvelles |
|  | 120 | 9 | 84.000 | 350 | tout | 14 fr. p. un an. | janv. 1852. | Strasbourg à Bâle |
| 4 | 515 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 5 0/0. | janv. 1854 | Paris à Lyon |
|  | » | 90 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). |  | Prouins aux Ormes |
| » | 127 | 90 | 33.200 | 500 | 250 | 5 0/0 (1). | juillet 1853 | Dijon à Besançon |
| » | » | » | » | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | » | Lyon à Genève |
| » | » | 90 | 90.000 | 500 | 300 | 5 fr. et 1 0/0 p. un an | juin 1853. | Lyon à la Méditerr. |
| » | 750 | 90 | 134.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853. | Chemins du Midi |
| st. | 52 | 99 | 40.000 | 500 | tout | néant. | » | Bordeaux à la Teste |
| » | » | » | » | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | » | Grand Central |
| st. | 40 | 99 | 12.500 | 1.000 | tout | 40 fr. par an | février 1853. | Naples à Castellam. |
| st. | 30 | 99 | 9.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an | janv. 1853. | Anvers à Gand |

| Noms des lignes | Samedi 15 Compt. | Samedi 15 Terme. | Lundi 17 Compt. | Lundi 17 Terme. | Mardi 18 Compt. | Mardi 18 Terme. | Mercredi 19 Compt. | Mercredi 19 Terme. | Jeudi 20 Compt. | Jeudi 20 Terme. | Vendredi 21 Compt. | Vendredi 21 Terme. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 720 »» | 724 25 | 730 »» | 731 25 | 725 »» | 735 »» | 743 75 | 742 50 | 735 »» | 735 »» | 734 25 | 737 50 |
| Paris à Rouen | 817 50 | 815 »» | 815 »» | » | 820 »» | » | 842 50 | 842 50 | 830 »» | 830 »» | 830 »» | 832 50 |
| Rouen au Havre | 407 50 | » | 410 »» | » | 410 »» | » | 412 50 | » | 410 »» | » | 407 50 | » |
| Dieppe et Fécamp | » | » | » | » | » | » | » | » | 290 »» | » | 250 »» | » |
| Caen et Cherbourg | » | » | 430 »» | » | 425 »» | » | 430 »» | » | 430 »» | » | 430 »» | » |
| Saint-Germain | 547 50 | 545 »» | 545 »» | 547 50 | 550 »» | 550 »» | 555 »» | 557 50 | 550 »» | 545 »» | 547 50 | 547 50 |
| Versailles (r. g.) | » | » | » | » | 285 »» | » | 285 »» | » | » | » | » | » |
| Ouest | 550 »» | 550 »» | 550 »» | » | 550 »» | » | 557 50 | » | 557 50 | » | 557 50 | » |
| Paris à Sceaux | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Orléans | 1040 »» | 1040 »» | 1055 »» | 1052 50 | 1050 »» | 1047 50 | 1055 »» | 1055 »» | 1042 50 | 1042 50 | 1050 »» | 1047 50 |
| Paris à Strasbourg | 710 »» | 707 50 | 715 »» | 715 »» | 715 »» | 713 75 | 713 75 | 713 75 | 715 »» | 715 »» | 720 »» | 720 »» |
| Id. nouvelles | 522 50 | 522 50 | 528 75 | 527 50 | 530 »» | 530 »» | 535 »» | 535 »» | 530 »» | 530 »» | 530 »» | 530 »» |
| Strasbourg à Bâle | 350 »» | » | 352 50 | » | 355 »» | » | 355 »» | » | 357 »» | » | 355 »» | » |
| Paris à Lyon | 702 50 | 704 25 | 702 50 | 703 75 | 700 »» | 707 50 | 705 »» | 705 »» | 705 » | 705 »» | 702 50 | 702 50 |
| Prouins aux Ormes | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Dijon à Besançon | 525 »» | » | 510 »» | » | 545 »» | 545 »» | 525 »» | 535 »» | 530 »» | » | 530 »» | 530 »» |
| Lyon à Genève | 430 »» | » | » | » | » | » | 425 »» | 427 50 | 420 »» | » | » | » |
| Lyon à la Méditerr. | 650 »» | 650 »» | 650 »» | 660 »» | 665 »» | 665 »» | 665 »» | 663 75 | 660 »» | 657 50 | 660 »» | 657 50 |
| Chemins du Midi | 501 25 | 500 »» | 508 50 | » | 505 »» | 500 »» | 510 »» | » | 515 »» | 505 »» | 505 »» | » |
| Bordeaux à la Teste | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Grand Central | 397 50 | 398 75 | 410 »» | 397 50 | 400 »» | » | 405 »» | 405 25 | 401 »» | 397 50 | 400 »» | 400 »» |
| Naples à Castellam. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Anvers à Gand | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

(1) Pendant la durée des travaux.

| | Samedi 15 Compt. | Samedi 15 Terme. | Lundi 17 Compt. | Lundi 17 Terme. | Mardi 18 Compt. | Mardi 18 Terme. | Mercredi 19 Compt. | Mercredi 19 Terme. | Jeudi 20 Compt. | Jeudi 20 Terme. | Vendredi 21 Compt. | Vendredi 21 Terme. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rentes 3 0/0 | 63 20 | 63 »» | 63 45 | 63 35 | 63 40 | 63 40 | 64 10 | 63 90 | 63 50 | 63 35 | 63 50 | 63 35 |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 90 10 | 90 50 | 90 »» | » | 90 10 | » | 94 »» | » | 91 30 | 90 »» | 90 80 | 90 »» |
| Banque de France | 2915 »» | » | 2930 »» | » | 2915 »» | » | 2940 »» | » | 2950 »» | » | 2950 »» | » |
| Crédit mobilier | 475 »» | 475 »» | 480 »» | 485 »» | 500 »» | 505 »» | 517 50 | 513 »» | 495 »» | 492 50 | 497 50 | 498 25 |
| Comptoir national | 493 »» | » | » | » | 490 »» | » | 495 »» | » | 495 »» | » | 495 »» | » |
| Banque foncière | 455 »» | » | » | » | 450 »» | » | 450 »» | » | » | » | 450 »» | » |
| Dº Obligations (Cert.) | » | » | 915 »» | » | » | » | 915 »» | » | » | » | » | » |
| Dº Obligations de 500 fr. | 390 »» | » | 395 »» | » | 395 »» | » | 392 50 | » | 391 »» | » | 392 50 | » |
| Dº 10e d'Obligations | 91 »» | » | » | » | » | » | » | » | » | 50 | 90 »» | » |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 15 au 21 avril 1854.

| [Date des] [empr]unts | Nombre d'Oblig. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émiss. | Somme payée à ce jour | Prix de rembours. | Intérêt six mois. | Époques des tirages. | Dates des paiements. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851. | 150.000 | 75 ans | 335 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| Dº. | 80.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 90 — | 535 | 375 | 625 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1852. | 181.333 | 99 — | » | tout. | 500 | 3 0/0 | » | janvier juillet. |
| Dº. | 3.300 | 99 — | 1000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | assemb. gén. | Dº |
| Dº. | 50.300 | 99 — | 500 | tout. | 650 | 5 0/0 | Dº | décembre juin. |
| 1848. | 11.491 | 43 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| Dº | 0.201 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1852. | 1.465 | 30 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1853. | 17.500 | »» »» | 1.050 | 375 | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1841. | 7.210 | 30 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | Dº |
| 1850. | 0.934 | 75 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | » | Dº |
| 1842. | 0.000 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | Dº |
| 1848. | 3.313 | 99 — | » | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | Dº |
| 1852. | 450.000 | 99 — | 340 | tout. | 500 | 3 0/0 | » | Dº |
| 1845. | 3.867 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | Dº | Dº |
| 1847. | 4.909 | 08 — | 1 [illegible]00 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1 [illegible]00 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | mars septembre. |
| 1849. | 5.000 | 67 — | [illegible]00 | tout. | 1.250 | 0 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| 1843. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | 375 | 625 | 5 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| 1841. | 1.000 | »» »» | » | tout. | 625 | 25 »» | Dº | avril octobre. |

| Noms des compagnies. | 15 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-Boulogne | 300 »» | 300 »» | 300 »» | 300 »» | 300 »» | 300 »» |
| Paris à Lyon | 985 »» | 985 »» | 985 »» | 985 »» | 985 »» | 985 »» |
| Lyon à la Méditerranée 5 0/0 | 477 50 | 475 »» | 475 »» | 475 »» | 475 »» | 475 »» |
| Dº Nouvelles 3 0/0 | 290 »» | 290 »» | 290 »» | 290 »» | 290 »» | 290 »» |
| Montereau à Troyes | 402 50 | » | » | » | » | » |
| Paris à Strasbourg | » | » | 495 »» | 492 50 | 492 50 | 491 25 |
| Saint-Germain (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| Versailles (r. d.) | » | » | » | » | » | » |
| Ouest | 955 »» | 955 »» | » | » | 950 »» | 950 »» |
| Dº (nouvelles) | 955 »» | » | 950 »» | » | 950 »» | » |
| Saint-Étienne à Lyon | » | » | » | » | » | » |
| Dº (2e émission) | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Orléans | 1000 »» | » | 1000 »» | » | » | » |
| Dº (Nouvelles 1848) | 990 »» | » | 990 »» | » | » | » |
| Dº (Nouvelles 1852) | 290 »» | 291 »» | 290 »» | 291 25 | 291 25 | 290 »» |
| Paris à Rouen | » | » | » | » | » | » |
| Dº (nouvelles) | » | 975 »» | 975 »» | 970 »» | » | 975 »» |
| Rouen au Havre | » | » | » | » | » | » |
| Dº (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| Strasbourg à Bâle | » | » | » | » | » | » |
| Dº (nouvelles) | » | 475 »» | » | 475 »» | 475 »» | » |
| Dijon à Besançon | » | » | » | » | » | » |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 14 au 20 avril 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes. | 14 | 15 | 17 | 18 | 19 | 20 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord |  | 725 »» à 731 25 | 725 »» à 731 25 | 725 »» à 737 50 | 737 50 à 750 »» | 743 75 à 750 »» |
| Paris à Strasbourg |  | 705 »» à 712 50 | 702 50 à 750 »» | 706 25 à 718 75 | 712 50 à 725 »» | 718 75 à 737 50 |
| Orléans |  | 1025 »» à 1075 »» | 1025 »» à 1075 »» | 1025 »» à 1075 »» | 1025 »» à 1075 »» | 1025 »» à 1075 »» |
| Paris à Rouen |  | 800 »» à 850 »» | 800 »» à 850 »» | 800 »» à 850 »» | 800 »» à 850 »» | 800 »» à 850 »» |
| Rouen au Havre |  | 425 »» à 450 »» | 425 »» à 450 »» | 425 »» à 450 »» | 425 »» à 450 »» | 425 »» à 450 »» |
| Lyon |  | 777 50 à 795 »» | 777 50 à 785 »» | 791 25 à 791 75 | 787 50 à 800 »» | 791 75 à 800 »» |
| Ouest |  | » | » | » | » | » |

## Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| [...]se Berthet, Dethomas et Cᵉ | 500 | 440 |
| — | » | » |
| [...]ug. de la ville de Paris (1849) | 1000 | 1010 »» |
| Dº Dº (1852) | 1000 | » »» |
| [...]mbre à l'Oise ... Canal. | 1000 | 775 |
| [...]mbre française canalisée | 500 | 1500 |
| [...]ner ... Cuivre. | 100 | 92 50 |
| [...]ille-Montagne ... Zinc. | 200 | 150 |
| [...]ieille-Montagne ... Zinc. | 4000 | 1300 |
| [...]use ... Zinc. | 250 | » |
| [...]lberg ... Zinc. | 750 | 1025 |
| [...]chweiler | 750 | [illegible] |
| [...]ouratia (Algérie) ... Cuivre | 100 | 30 »» |
| [...]anzy ... Charbon | 2000 | 550 |
| [...]azotte ... Charbon. | 1/3 20 | 510 |
| [...]arbonnages belges | 500 | 330 |
| [...]at-de-Loup ... Charbon | 1000 | 220 |
| [...]nes de la Loire ... Charbon. | 1/7 231 | 640 |
| [...]ntre-du-Flenu ... Charbon. | 1000 | 150 |
| [...]ag-Pendu ... Charbon. | 500 | » |
| [...]ine ... Charbon. | 1/2 418 | » |
| [...]ute Loire ... Charbon. | 501 | 255 |
| [...]ntchamps ... Charbon. | 5001 | » |
| [...]ncourt ... Charbon. | 1/1 500 | 500 |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Écharcon ... Papeterie. | 1000 | 1000 |
| Essonne ... Papeterie. | 1000 | » |
| Bastennes ... Asphalte | 1000 | 403 |
| Monceaux-sur-Sambre ... Forges | 1000 | 1700 |
| Aveyron (Decazeville) ... Forges. | 3000 | 4000 |
| Maubeuge (Nord) ... Forges. | 500 | 500 |
| Alais ... Forges | 3000 | 1750 |
| Châtillon et Commentry ... Forges. | 1000 | 1100 |
| Providence ... Forges. | 1000 | 1022 50 |
| Herserange (n. libér.) ... Forges. | 500 | 280 »» |
| Le Phénix | 750 | » |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1/000 | 4550 |
| Valentin-Cocq ... Usine. | 500 | 930 |
| Société Cail et Cᵉ ... Usine. | 500 | 902 50 |
| Christofle ... Usine. | 500 | 915 |
| Tuyaux de Chameroy ... Usine. | 500 | » |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 25 |
| Gaz anglais (Paris) | 2500 | » |
| — français (Paris) | 500 | 825 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1175 |
| — de Belleville libéré | 500 | 1100 |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 625 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 765 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | » |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | » |
| — d'Arles, 1re série | 100 | 90 |
| — Dº 2e série | 100 | 85 |
| — de Besançon | 450 | 525 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | » |
| — de Versailles | 500 | 575 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries impériales | 10000 | 10000 |
| — Caillard | 1000 | 000 |
| Gondoles parisiennes | 80 | 101 |
| Omnibus (Entreprise générale) | 1000 | (700) |
| Omnibus rive gauche | 250 | » |
| Favorites ... Omnibus. | 800 | 1025 |
| Hirondelles ... Omnibus. | 1020 | » |
| Orléanaises ... Omnibus. | 800 | 720 |
| Tricycles ... Omnibus. | 600 | 550 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | 265 |
| Urbaines ... Pet. voit. | 500 | 520 |
| Lutéciennes ... Pet. voit. | 500 | 500 |
| Sylphides ... Pet. voit. | 500 | 560 |
| Générale ... Ass. maritime. | 12500 | 45 0/0 b. |
| Lloyd français ... Maritime | 5000 | 134/20 0/0 |
| Union des Ports ... Maritime. | 5000 | 43 0/0 b. |
| Mélusine ... Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Sécurité ... Maritime. | 5000 | 20 0/0 b. |
| Sauvegarde ... Maritime. | 5000 | 12 0/0 b. |
| Océan ... Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ... Incendie. | 5000 | 145 0/0 b. |
| Générale ... Incendie. | 5000 | 32.500 |
| Union ... Incendie. | 5000 | 57 0/0 b. |
| France ... Incendie. | 5000 | 22 0/0 b. |
| Phénix ... Incendie. | 1000 | 3300 |
| Providence ... Incendie. | 2500 | 31 0/0 b. |
| Urbaine ... Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance ... Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Éventualités d'Avignon | 31 50 | » |
| — de Cette | 19 | » |
| — de [illegible] | 25 | » |
| Glaces d'Oignies ... Belgique. | 1000 | 4410 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 870 |
| — de Montluçon | 300 | 410 |
| Docks | 250 | 160 5 |
| Journaux réunis | 500 | 500 |
| Maberly (Amiens) | 500 | 750 |
| Cohin (Frevent) | 500 | 500 |
| Gemachet | 500 | » |
| Palais de Cristal | 100 | 92 50 |
| Richer | 500 | 350 |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

Digitized by Google

N° 919. 18e ANNÉE. — N° 17. SAMEDI, 29 AVRIL 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

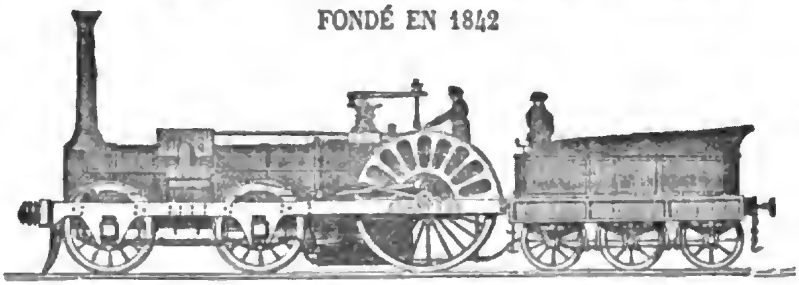
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements.... | 13 » | 24 » |
| Etranger..... | 16 » | 30 » |

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### *SOMMAIRE.*

Chemin de fer d'Orléans. Placement de l'emprunt de 36 millions, 289. — Chemins de fer de l'Est. Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 26 avril, 289. — Echange des actions de Bâle contre les obligations de l'Est, 292. — Embranchement de Haumont (Nord) à la frontière belge, 292. — Crédit foncier de France. Assemblée générale des actionnaires du 25 avril 1854, 292. — Décret relatif à la fusion de Strasbourg-Bâle avec les chemins de l'Est. Rapport à l'Empereur, 293. — Recettes de la semaine, 295. — Avis aux actionnaires, 295. — Chemin de fer de Paris à Orsay, 296. — Chemin de fer de Turin à Suse, 296.— Chemins de fer espagnols, 296. — Jurisprudence, 296. — Chemins de fer de l'Est. Rapport du Conseil d'administration, 297. — Crédit foncier de France; rapport à l'assemblée générale, 302. — Chemin de fer Central suisse. Deuxième rapport du Comité de direction, 307. — Société des Ingénieurs civils, 311. — Correspondance, 314. — Ordonnances rendues par M. le Préfet de police en matière de tarifs, pendant le cours du mois de mars, 314. — Chemin de fer de Saint-Germain. Tableau, 313. — Recettes, 316. — Annonces, 317-318. — Chronique de la Bourse. 319. — Bourse, 320.

### Chemin de fer d'Orléans.

*Placement de l'emprunt de 36 millions.*

L'habile sacrifice consenti par les administrateurs du chemin de fer d'Orléans en faveur des actionnaires de la Compagnie, a pleinement assuré la souscription intégrale de l'emprunt autorisé par la dernière assemblée générale.

Le chiffre de cet emprunt était, on se le rappelle, de 36 millions. Le Conseil, ayant à choisir entre divers systèmes dont plusieurs tendaient à créer des titres de coupures différentes de celles déjà mises en circulation, a donné, avec toute raison, la préférence aux obligations rapportant 15 fr. d'intérêt annuel et remboursables à 500 fr. en 96 ans, en tout semblables aux obligations de l'emprunt de 51 millions émis en 1852 à la suite de la fusion.

Le prix de l'émission du nouvel emprunt a été fixé à 275 fr. payables :

75 fr. dans les dix jours de l'avis de répartition.
100 fr. au 1er octobre prochain.
100 fr. au 1er avril 1855.

Les obligations étant délivrées avec la jouissance entière depuis le 1er janvier 1854, la bonification d'intérêt représente, en la calculant à 5 0/0, une somme de 11 fr. 88 c., ce qui réduit le prix effectif de l'obligation à 263 fr. 12 c.

Le revenu annuel de chaque obligation étant de..... 15 fr.

La prime de remboursement étant de 236 fr. 88 c., ce qui exige pour chaque obligation une annuité supplémentaire de » 8576

Le revenu total par obligation est de..... 15 fr. 8576

Soit 6.02 0/0 de la somme réellement déboursée.

Les actionnaires de la Compagnie d'Orléans en faveur desquels le droit de souscrire le nouvel emprunt a été exclusivement réservé, ont facilement compris tous les avantages du placement qui leur était offert et se sont empressés d'en profiter.

Le nombre des obligations à émettre était de 130,000 ; il en a été demandé :

Par les actionnaires..... 185,000
Par le public non actionnaire.... 40,000

Toutes les demandes du public se trouvent ainsi écartées; quant à celles des actionnaires, elles seront forcément réduites à environ 91 actions par 100 actions déposées.

Le succès de l'opération est donc parfaitement assuré, et si le taux d'émission est bas, s'il impose un sacrifice à la Compagnie, ce sont les actionnaires qui en profitent, et l'entreprise elle-même y trouve cet avantage précieux d'assurer la continuation de travaux productifs, dont la mise en valeur rendra, en bénéfices, bien au-delà du prix supplémentaire qu'il aura fallu payer pour les achever plus promptement.

Ad. Blaise (des Vosges).

### Chemins de fer de l'Est.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ET EXTRAORDINAIRE DU 26 AVRIL.

L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des intéressés dans la Compagnie du chemin de fer de l'Est a eu lieu le 26 avril dans la salle Herz, sous la présidence de M. le comte de Ségur, président du Conseil d'administration.

A trois heures et quart, le nombre des actions représentées s'élevant à 100,902, la séance a été ouverte par M. le président, et le bureau composé de MM. Fould et Greininger comme scrutateurs, et de M. Salvador comme secrétaire.

Lecture du rapport du Conseil a été donnée ensuite par M. Ad. Bossanges, secrétaire général de la Compagnie.

On trouvera plus loin ce document, dont la première partie rend compte des opérations administratives de l'exercice 1853, et notamment de l'état de la liquidation des anciennes Compagnies de Montereau et de Gray, et des conditions auxquelles se sont opérées récemment la fusion avec la Compagnie de Strasbourg à Bâle et la concession à la Compagnie de l'Est d'un raccordement avec les chemins de fer badois.

La seconde partie du rapport est consacrée à l'exposition des travaux exécutés en 1853, et la troisième, aux résultats de l'exploitation pendant le même exercice. Nous engageons les actionnaires à lire avec soin cet exposé, qui les édifiera complétement sur la situation de l'entreprise et sur son avenir.

Le développement des transports dépasse de beaucoup toutes les prévisions. Déjà sur l'embranchement de Saarbruck, par exemple, on transporte jusqu'à 1,000 tonnes de houille par vingt-quatre heures, et ce chiffre ne répond pas encore, à beaucoup près, à tous les besoins de la consommation industrielle et domestique ; aussi commande-t-on un nou-

Digitized by Google

veau matériel et presse-t-on la pose de la seconde voie entre Metz et la frontière prussienne, afin de pouvoir augmenter le nombre des trains.

L'embranchement de Reims n'a pu être livré encore à la circulation. On espère qu'il le sera dans le courant de juin prochain.

La gare de Strasbourg n'est pas non plus terminée; on pense pouvoir y installer les services en septembre prochain. Des arrangements pris avec la ville permettront de relier la gare et les voies du chemin de fer avec l'entrepôt des douanes, qui va être transféré près de la gare.

L'embranchement de Thionville devrait être en activité depuis plusieurs mois; les retards apportés par les maîtres de forges à la livraison des rails retarderont l'ouverture jusque vers la fin de l'été.

Le développement de la circulation a rendu nécessaire l'augmentation du matériel roulant: 67 machines, 72 voitures à voyageurs, 90 fourgons ou trucks et 1,516 wagons de marchandises pouvant contenir chacun 8 à 10 tonnes, ont été livrés à la Compagnie en 1853; il reste à recevoir cette année sur les commandes faites 52 machines, dont 6 de gare et 255 wagons; 28 autres machines, 80 voitures à voyageurs et 255 wagons doivent être également livrés d'après les commandes faites par l'ancienne Compagnie de Gray: enfin, il a été commandé 150 nouvelles locomotives pour le service des nouvelles concessions.

Les ateliers, les remises pour wagons, les rotondes pour locomotives primitivement établis, sont devenus insuffisants; on augmente ceux qui existent et on en construit de nouveaux sur divers points de la ligne.

Depuis que le chemin de l'Est plonge, par Forbach, dans le bassin de Saarbruck, l'administration se préoccupe de remplacer le coke belge, qu'il faut faire venir de Mons ou des environs, par du coke fabriqué avec des houilles prussiennes. A cet effet, 84 fours à coke ont déjà été construits par la Compagnie, 120 autres vont être établis, de manière à porter la fabrication quotidienne à 180 tonnes par jour, quantité nécessaire pour le service de la traction du réseau de l'Est.

Cette substitution permettra à la Compagnie de réaliser sur cet article de dépense une économie de 12 fr. par tonne de coke, soit environ 2,000 fr. par jour, ou 1 fr. 46 c. par action et par an.

Bien que gênée par l'insuffisance de matériel et par la simple voie de l'embranchement de Forbach, l'exploitation de 1853 a donné de fort beaux résultats.

Il est curieux de les comparer avec ceux de 1852.

| DÉSIGNATION. | 1852. | 1853. |
|---|---|---|
| Produit des voyageurs, | 8,510,174 f. | 11,425,041 f. |
| Produit des marchandises, | 5,735,839 | 11,680,478 |
| Transport par jour (tonnes), | 1,198 | 2,227 |
| Transport par jour (distance entière), | 353 | 609 |
| Produits bruts, totaux, | 15,928,460 f. | 25,329,109 f. |
| Exploitation moyenne (kilomètres), | 508 | 627 |
| Produit moyen par kil. | 30,708 f. | 40,397 f. |

Ce dernier fait de l'accroissement du produit kilométrique correspondant à l'extension du parcours est des plus remarquable.

Nous venons de dire que les produits bruts de l'exploitation pendant l'année 1853 s'étaient élevés à 25,329,109 33

En y ajoutant les intérêts des fonds placés et un reliquat de 1852, le tout monte à 25,859,909 27

Il faut en déduire pour dépenses d'ordre, 1,843,501 80

Il reste brut, 24,016,407 91

Les dépenses d'exploitation ont été de 10,038,569 89

Produit net, 13,977,838 02

qui a reçu l'affectation suivante :

| | |
|---|---|
| Intérêts de l'emprunt, | 925,000 00 |
| Caisse de retraites, | 75,000 00 |
| Fonds de réserve, | 398,891 90 |
| Ensemble, | 1,398,891 90 |
| Intérêts 4 0/0 aux actions | 5,000,000 00 |
| Dividende des actions, (30 fr. 30.), | 7,575,000 00 |
| Reliquat non distribué, | 3,946 12 |
| Total égal, | 13,977,838 02 |

Le revenu de chaque action pour 1853 s'élève ainsi à 50 fr. 30 c. ou 10.06 0/0; les intérêts ont déjà été touchés; le dividende de 30 fr. 30 c. sera payé à partir du 1er mai.

---

Après la lecture du rapport que nous venons de résumer, et qui a été suivie de vifs applaudissements, M. le président a donné la parole aux membres de la Commission de vérification des comptes pour faire connaître le résultat de l'examen auquel ils ont eu à se livrer.

Ecritures, caisse, portefeuille, comptabilité-matière, tout a été, bien entendu, trouvé parfaitement en règle par la commission, qui s'est plu à rendre témoignage à diverses reprises de l'ordre parfait qu'elle a observé dans toutes les parties du service, ainsi que du zèle et de l'aptitude des employés de la Compagnie. Jusque-là, le rapport de la commission des comptes ressemblait si exactement à ceux des années précédentes que l'on n'y prêtait que peu d'attention, lorsque tout à coup une réserve faite sur un point, et bientôt expliquée par un assez long commentaire, est venue jeter des craintes dans l'esprit des actionnaires sur les conséquences d'un traité intervenu l'année dernière entre la Compagnie de l'Est et la Société générale de Crédit mobilier, pour assurer aux actionnaires de Strasbourg tout le bénéfice de la souscription des nouvelles actions de Mulhouse.

Avant d'entrer dans plus de détails sur l'incident auquel cette observation a donné lieu, qu'il nous soit permis de faire remarquer avec l'une des personnes qui ont pris part au débat, avec M. d'Eichtal, que la Commission des comptes est sortie complétement de ses attributions en discutant dans son rapport un acte administratif du ressort exclusif du Conseil.

La Commission des comptes n'est chargée, son nom l'indique, que de vérifier des écritures, de rapprocher de chaque article de dépenses les pièces justificatives, de contrôler les inventaires de magasins, de caisse, de portefeuille, etc. A cet effet, tous les livres de la Compagnie doivent être mis à sa disposition; elle peut remonter jusqu'aux premiers éléments de la comptabilité, aux feuilles et aux livres auxiliaires tenus dans les stations et dans les ateliers, et s'assurer, par quelques exemples pris au hasard, si le tout cadre bien avec les écritures générales.

Peut-être trouvera-t-on qu'un semblable contrôle n'est pas bien nécessaire, la régularité des écritures ne prouvant absolument rien au fond: nous serons tout à fait de cet avis; mais cependant c'est à cela que se bornent et que doivent se borner les fonctions des commissaires des comptes. Vouloir étendre leurs attributions, leur reconnaître le droit d'apprécier, de contrôler des actes d'administration, c'est faire du désordre et de l'anarchie avec une institution créée dans un but tout contraire.

Si les commissaires des comptes ont pu critiquer dans leur rapport le traité de finances passé avec le Crédit mobilier, ils auraient donc pu, au même titre, apprécier tous les marchés généralement quelconques, tous les traités de transport et de correspondance, tous les tarifs, les traitements des employés, etc., c'est-à-dire contrôler non plus les comptes, mais l'administration. Or, avant d'admettre un semblable contrôle, il faut en bien voir toutes les conséquences. Si, à côté du Conseil qui étudie les questions, les discute et les décide sous sa responsabilité, il y a des contrôleurs irresponsables pouvant se mêler de tout et tout remettre en discussion devant l'assemblée, le Conseil, on le comprend, ne prendra aucune décision importante avant de s'être assuré de l'approbation des contrôleurs, qui deviendront ainsi de véritables administrateurs négatifs, armés d'un droit de *veto* ou de critique pour tout arrêter, tout entraver, c'est-à-dire que l'on ne fera rien et que les intérêts des actionnaires seront gravement exposés.

Ces réserves faites sur la question de principe et sur les dangers qui résulteraient de l'empiétement commis l'autre jour par les commissaires de Strasbourg, si on venait jamais à l'admettre comme un droit et comme une règle, venons à la discussion incidente à laquelle a donné lieu l'observation critique dont il s'agit. Cette observation porte sur le point suivant.

Digitized by Google

La Compagnie de Strasbourg a traité l'année dernière avec le Crédit mobilier pour que celui-ci fît aux actionnaires qui en auraient besoin, l'avance, sans commission, des deux premiers cinquièmes du capital des nouvelles actions de Mulhouse mises à leur disposition.

Ce traité assurait à la Compagnie de Strasbourg le placement immédiat de son nouveau capital, sans aucune perturbation ; il lui garantissait la parfaite régularité des premiers versements, les plus difficiles à faire en temps de crise; enfin et surtout il conservait aux actionnaires de Strasbourg tout le bénéfice de l'émission des nouvelles actions, bénéfices qui n'étaient d'ailleurs que la juste compensation de la perte de valeur que subissaient les titres anciens par suite de leur doublement, avec partage des revenus après quatre ans.

Pour le Crédit mobilier, ce traité impliquait l'engagement d'avancer jusqu'à concurrence de 50 millions, sans commission. En réalité, l'avance a été moins forte, il est vrai, mais elle pouvait s'élever à cette somme, et l'intervention du Crédit mobilier a rendu un service effectif, d'abord à près de 1,600 actionnaires, représentant ensemble 46,000 actions dont le versement ne pouvait pas être fait ; ensuite à tous les actionnaires, même aux plus riches, attendu que si le Crédit mobilier n'eût pas fait le versement pour les titres mal classés, il eût fallu les vendre, ce qui eût déprécié notablement les cours.

Jusqu'ici, on le voit, tous les avantages du traité sont pour la Compagnie de Strasbourg et pour ses actionnaires, toutes les charges pour le Crédit mobilier ; c'est à cela pourtant que la Commission des comptes aurait voulu restreindre la convention ; car ce qu'elle a blâmé, c'est que, par les articles suivants, le Crédit mobilier ait stipulé le prix du concours qu'il prêtait à la Compagnie de l'Est et à ses actionnaires. Ce prix, c'est l'engagement de verser en compte courant, dans les caisses du Crédit mobilier et jusqu'à leur emploi, les fonds à provenir des versements à faire sur les actions de Mulhouse. La Compagnie de l'Est n'est tenue à ce versement que pour les sommes excédant un capital de 10 millions qu'elle se réserve la faculté de conserver elle-même ; les conditions du compte courant sont : l'intérêt à 2 1/2 0/0 pour les premiers 10 millions, à 3 0/0 pour le surplus, et pas de commission.

Telle est la stipulation que les commissaires des comptes ont trouvée, non pas précisément exorbitante, mais dangereuse, et sur laquelle ils ont cru devoir appeler l'attention de l'assemblée. Déjà, ont-ils dit, les sommes versées en compte courant au Crédit mobilier s'élèvent à 14 millions, elles peuvent atteindre à un moment donné le chiffre de 30 millions, le dépasser même, et alors, que deviendra la Compagnie de Strasbourg si une crise survient ?

On conçoit aisément l'émotion qu'un pareil cri d'alarme devait exciter au milieu d'une réunion d'actionnaires. Le Crédit mobilier est d'ailleurs une institution trop nouvelle pour être bien populaire ; elle a supprimé pas mal d'intermédiaires, et s'est acquis par là des adversaires plus ardents que désintéressés ; elle a rendu à beaucoup de gens qui ne s'en doutent pas, des services très-réels en égalisant et en abaissant le prix des reports ; mais précisément parce qu'on ignore en général l'action modératrice qu'elle a exercée, on ne lui en sait aucun gré: aussi n'y a-t-il rien de surprenant à ce que les craintes éveillées l'autre jour par la Commission des comptes n'aient été aussitôt ressenties par un certain nombre d'actionnaires présents à la réunion.

M. Emile Pereire, administrateur de la Compagnie de Strasbourg et l'un des fondateurs du Crédit mobilier, s'est chargé de répondre à toutes les questions de fond soulevées, tant par les commissaires des comptes que par plusieurs actionnaires ; M. Ad. d'Eichtal a complété cette réponse en traitant la question des droits et des attributions des commissaires. Ayant déjà analysé les très-justes observations de M. d'Eichtal, nous allons essayer maintenant de résumer les explications substantielles fournies par M. E. Pereire.

Il a commencé par donner lecture du texte complet du traité objet de la discussion. Les considérants qui précèdent le dispositif font bien ressortir les motifs qui ont fait agir la Compagnie de Strasbourg, ainsi que les avantages qu'elle a stipulés en faveur de ses actionnaires. Vient ensuite le traité lui-même, traité synallagmatique, engageant les deux parties, le Crédit mobilier d'abord, jusqu'à concurrence de 50 millions pendant un an sans commission ; la Compagnie de l'Est ensuite, pour ses fonds libres, au-delà de 10 millions, avec faculté de les retirer à mesure de ses besoins, en prévenant quelques jours à l'avance. Rien là dedans d'excessif, rien d'onéreux ; on en convient volontiers, ne pouvant faire autrement ; mais alors on se rejette sur le danger, et l'on déclare préférable un placement en rentes, en bons du Trésor, ou même un simple dépôt à la Banque.

La réponse sur tous ces points est aussi simple que péremptoire.

On dit :

1° Au 31 mars dernier, la Compagnie de l'Est était créancière du Crédit mobilier de 14 millions ; cette créance peut atteindre et même dépasser 30 millions : — là est le danger.

2° Le placement des fonds disponibles en rentes, en bons du Trésor ou à la Banque, est recommandé comme préférable : — là est la sécurité.

Quant au premier point, le chiffre de 14 millions, montant de la créance de l'Est sur le Crédit mobilier, au 31 mars, il a besoin d'être rapproché de deux autres chiffres :

1° De celui de 4,600,000 fr., avancés par le Crédit mobilier pour le premier versement de 100 fr. sur 46,000 actions ;

2° De celui de 17 millions, montant des bons émis par la Compagnie de l'Est pour la liquidation des Compagnies de Gray et de Montereau que le Crédit mobilier a en portefeuille. Si donc, d'une part, la Compagnie de l'Est a une créance de 14 millions sur le Crédit mobilier, dont 4,600,000 fr. pour versement sur ses actions, elle lui doit d'une autre part 17 millions. De sorte qu'en définitive, c'est l'Est qui doit 3 à 7 millions au Crédit mobilier. Depuis le 31 mars, la créance de 14 millions est descendue à 10 millions, par suite de divers retraits effectués suivant les besoins des travaux, et la dette de 17 millions est restée entière, ce qui porte le solde débiteur de l'Est à 7 millions.

Ce chiffre peut et doit changer, il est vrai. Un versement de 50 fr. par action est appelé pour les premiers jours de mai, et doit produire 12,500,000 fr. ; au mois de novembre il y aura 100 fr. à verser, soit 25 millions, et ensemble 37 millions et demi. Voilà le chiffre indiqué par les commissaires, bien que non formulé par eux ; mais comment n'ont-ils pas dit en même temps que les paiements à faire sur les travaux, sur les fournitures, sur les commandes exigeaient des sorties de fonds journalières qui diminuaient incessamment l'encaisse ? Ce n'est pas pour le plaisir de payer des intérêts sur des fonds inutiles, que la Compagnie a appelé un versement ; c'est pour satisfaire aux besoins de ses travaux et ne pas avoir à craindre de manquer d'argent au milieu de la campagne. L'appel a été fait longtemps à l'avance : un léger à-compte est demandé pour mai, et six mois s'écouleront avant que le reste soit exigible ; c'est-à-dire que tout a été calculé pour prévenir un encombrement d'argent, pour proportionner les recettes aux dépenses et soulager les actionnaires en les prévenant d'avoir à se mettre en mesure pour le mois de novembre, époque où les travaux étant attaqués sur plus de points à la fois, exigeront des sommes plus considérables. Ajoutez enfin que pour le versement immédiat de 50 fr., le Crédit mobilier a offert de l'effectuer pour le compte des actionnaires, et est venu encore à leur secours dans un moment difficile.

Ainsi donc, sur ce premier point, en fait *actuel*, le Crédit mobilier ne doit rien à Strasbourg, il est au contraire son créancier pour plusieurs millions ; — en fait *futur*, les versements sont calculés par la Compagnie de l'Est de manière à assurer la marche régulière des travaux, mais sans excès de nature à accumuler une réserve trop considérable, dangereuse en temps de crise par la difficulté de réalisation et entraînant des pertes d'intérêt importantes.

Quant au second point, à la sécurité plus grande qu'eussent offerte la Banque, les bons du Trésor ou la rente, par comparaison avec le Crédit mobilier, il faut d'abord ne pas perdre de vue qu'en excluant cette institution, on renonçait à tous les avantages de crédit et de placement facile des actions, de conservation de la propriété des petits actionnaires, de soutien des cours dans l'intérêt de tous, avantages qui sont la conséquence du premier article du traité et la justification très-complète de ses autres clauses.

Maintenant, et abstraction faite pour un moment de cette considération que, sans le compte courant de la Compagnie de l'Est, le Crédit mobilier n'eût pas fait pour les actionnaires l'avance *intégrale* des deux premiers

Digitized by Google

cinquièmes sans aucune autre garantie ou couverture, en quoi le versement des fonds libres de la Compagnie de Strasbourg en compte courant au Crédit mobilier est-il moins sûr et offre-t-il moins d'avantages que le placement des mêmes fonds par la Compagnie elle-même?

Évidemment, cette question de sécurité n'a d'intérêt et de valeur que pour les temps de crise extrême, car en temps ordinaire tout est bon, tout est sûr. Examinons donc l'hypothèse d'une crise extrême, et pour savoir ce qu'elle peut produire de plus fâcheux en matière de crédit, reportons-nous à six ans de date, à 1848.

En 1848, un décret autorise la Banque de France à suspendre ses paiements en espèces et donne cours forcé à ses billets.

En 1848, les bons du Trésor ne sont pas payés aux échéances; on les convertit d'office en rentes, et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, qui en avait en portefeuille, est dans l'impossibilité de payer ses propres bons; le séquestre est mis sur son exploitation.

En 1848, le 5 0/0 tombe à 55 fr.; le 30/0, à 38 fr., et la Compagnie de Lyon, qui avait placé une partie de ses fonds disponibles en rentes, supporte une perte énorme.

Mettant donc les choses au pis, il est bien certain que le compte courant ouvert à la Compagnie de l'Est par le Crédit mobilier, n'est pas plus dangereux que tout autre placement en temps de révolution, parce qu'alors tout devient mauvais, et que, pour se mettre à l'abri d'une semblable éventualité, il faudrait ne faire aucun placement, convertir tous les versements en espèces, et les enfouir dans un trou jusqu'à l'heure de les dépenser; ce qui serait absurde.

Maintenant, restent les époques simplement difficiles, comme celle où nous sommes. Eh bien, dans ces circonstances, le Crédit mobilier offre des sécurités plus complètes et des avantages plus grands que tout autre placement.

Organisé comme la Banque, surveillé sans cesse par le gouvernement, il est attentif à ne pas immobiliser ses fonds dans les temps de crise, ainsi que M. E. Pereire l'a établi en donnant connaissance de la dernière situation de cet établissement; les reports sur titres de premier ordre, les bons du Trésor, les bons de monnaie, tel est le fond de son portefeuille. C'est-à-dire que les Compagnies qui ont des capitaux en compte courant au Crédit mobilier ont, par le fait, leurs fonds représentés par les valeurs les plus sûres, celles-là même que l'on recommande comme préférables au Crédit mobilier, et, en outre, un capital de garantie de 60 millions, qui devrait être intégralement perdu avant que les créditeurs par par compte courussent le moindre risque.

En résumé, donc, les observations des commissaires des comptes ne sont pas seulement en dehors de leur compétence et de leurs attributions, mais au fond, et considérées en elles-mêmes comme émises par les actionnaires qui ont le droit de tout dire, elles ne sont pas fondées.

A la suite de cette réponse de MM. Pereire et d'Eichtal, réponse beaucoup plus complète que ce qui précède, et dont nous ne donnons ici qu'un résumé imparfait, l'incident s'est trouvé tout naturellement clos, l'observation des commissaires des comptes ne pouvant pas donner lieu à un vote. Les comptes ont été ensuite approuvés à une immense majorité (8 ou 10 voix contre seulement), et toutes les autres résolutions proposées par le Conseil prises à l'unanimité.

Le dividende de 30 fr. 30 par action sera payé à la caisse de la Compagnie à partir du 1er mai prochain.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemins de fer de l'Est.

*Échange des actions de la Compagnie de Bâle contre les obligations de la Compagnie de l'Est.*

Le décret qui autorisait le rachat de la ligne de Strasbourg à Bâle par la Compagnie de l'Est, et conséquemment l'émission des obligations à donner en échange des actions annulées, n'a paru que le 25 avril. La Compagnie de l'Est se trouve dès lors, par ce retard, dans l'impossibilité de faire l'échange des actions de Bâle contre ses propres obligations avant le 1er juin. A partir de cette date, l'échange se fera à raison de quatre actions de la Compagnie de Strasbourg à Bâle contre trois obligations de la Compagnie de l'Est.

C'est à ce moment que seront payés à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c. stipulés au traité à titre de dividende pour l'exercice 1853. Chaque obligation de l'Est donnée en échange recevra les 12 fr. 50 c., montant du semestre d'intérêt échéant le 1er juin.

C. Devina.

## Embranchement de Hautmont (Nord) à la frontière belge.

Il est question d'établir une nouvelle communication entre le bassin houiller de Mons et le chemin de fer du Nord, ligne de Paris à Liége par Saint-Quentin et Maubeuge.

Cet embranchement aurait une longueur totale d'environ 25 kilomètres, dont moins de 8 kilomètres sur le territoire français; il raccourcirait de 45 kilomètres la distance entre Mons et Paris. Le point de raccordement serait à Hautmont, à peu de distance de Maubeuge (Nord).

La partie belge de l'embranchement a été concédée par une loi du 15 juin 1853 et par un arrêté du 15 janvier dernier à MM. de Rothschild frères et à la Société belge pour favoriser l'industrie nationale. La durée de la concession est fixée à 92 ans, et le tarif pour le transport de la houille et du coke à un prix uniforme de 6 centimes par tonne et par kilomètre.

La concession de la partie du chemin à établir sur le territoire français est demandée en ce moment à notre gouvernement. Les conditions seraient naturellement les mêmes que celles posées par le cahier des charges belge.

La Compagnie du Nord doit profiter de la construction de cet embranchement, pour lequel elle n'aura aucun sacrifice à supporter.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Crédit foncier de France.

*Assemblée générale des Actionnaires du 25 avril 1854.*

Cette réunion avait une grande importance; pour la première fois les actionnaires devaient recevoir communication de la situation financière de la Compagnie et des résultats obtenus durant le premier exercice, clos le 31 décembre 1853.

Aussi l'assemblée était-elle nombreuse; elle a accueilli avec des vives marques de satisfaction les rapports présentés par M. Wolowski, directeur, au nom du Conseil d'administration, et par M. Paravey, au nom des censeurs.

M. Hailig, président du Conseil d'administration, occupait le fauteuil; il était assisté de MM. François Bartholony et duc de Mouchy, vice-présidents; comte Benoist d'Azy, Dailly, Darblay aîné, Hély d'Oissel, de Lavergne, Emile Pereire, Pérignon, de Raineville, prince Sapieha, Thibault et West, membres du Conseil. Les trois censeurs, MM. Cotelle, Darblay jeune, et Paravey, étaient présents, ainsi que MM. Delorme et Delaire, commissaires du gouvernement.

MM. Constant Bartholony et Okrynski ont été appelés, en leur qualité de plus forts actionnaires présents, à remplir les fonctions de scrutateurs, et M. Dufour, avocat à la Cour de cassation, ancien représentant, a été désigné comme secrétaire.

Le rapport de M. Wolowski, que nous publions intégralement, constate avec netteté le succès obtenu par le *Crédit foncier de France*, malgré les graves difficultés que faisaient naître l'imperfection de la législation hypothécaire et la gravité des circonstances.

La Compagnie a déjà autorisé près de 60 millions de prêts, en y comprenant l'avance de 3 millions faite aux Sociétés de Marseille et de Nevers. Les contrats déjà réalisés ou qui le seront prochainement, atteignent le chiffre de 50 millions, et procurent à la Compagnie, pendant 50 ans, pour *droit de commission*, une rente d'environ 300,000 fr. par année.

Au 31 décembre 1853, époque de la clôture du premier exercice, les prêts autorisés dépassaient 40 millions, et les prêts réalisés 26 millions. Le droit de commission de la Compagnie sur ces prêts s'élevera pour la durée des contrats passés, à 7,633,000 fr.

C'est le caractère propre à l'institution du *Crédit foncier* de préparer à la Compagnie de grandes ressources d'avenir. Chaque opération, une fois conclue, se poursuit pendant une longue série d'années. Les bénéfices qu'elle procure sont sans cesse accrus par les résultats des opérations ultérieures; ils s'ajoutent les uns aux autres, en se répétant constamment, tandis que dans les autres établissements de crédit, l'escompte d'un billet de commerce est un fait isolé qui n'entraîne aucun résultat ultérieur et ne procure aucun bénéfice pour l'avenir.

Digitized by Google

Le droit de commission de la Société du Crédit foncier, perçu annuellement pendant toute la durée du contrat, constitue à son bénéfice une *véritable rente* qui va en grossissant à mesure que les placements se multiplient.

Le Conseil d'administration n'a cependant imputé comme bénéfice acquis à l'exercice 1853 aucune portion des ces 7,633,000 fr. dont les opérations de cet exercice ont créé la perception successive. L'avenir seul en profitera.

Malgré cette sage réserve, et en ne faisant profiter immédiatement les actionnaires que du produit déjà réalisé, la Société leur donne, outre les 6 fr. 25 c. par action payés en 1852, une somme de 17 fr. 50 c. pour l'année 1853, ce qui représente, sur les 250 fr. versés, un dividende de 7 0/0, et sur les 200 fr., prix auquel la baisse excessive subie par cette valeur réduit ce versement, au cours de 450 fr., un revenu de 8 3/4 0/0.

Les frais de premier établissement se sont élevés à 654,879 fr.; en les reportant à un compte spécial, la Compagnie a en même temps formé, outre la réserve statutaire de 75,000 fr., un fonds de prévoyance de 811,463 fr., ce qui élève les produits réservés sur l'exercice 1853 à 886,463 fr., outre la distribution d'un complément de dividende de 5 fr. par action (qui s'ajoute aux 12 fr. 50 c. déjà touchés en 1853, au 30 juin et au 31 décembre).

Le rapport de M. Paravey, au nom du comité de censure, a constaté la régularité des écritures et expliqué parfaitement les motifs de prudence qui ont fait préférer au conseil d'administration la constitution d'une forte réserve à la distribution d'un dividende plus considérable, celui de 17 fr. 50 pour l'année 1853 donnant déjà 7 0/0 sur la somme versée, et attestant le succès obtenu par l'entreprise.

L'assemblée a voté à l'unanimité l'approbation des comptes et la fixation du dividende (5 fr. en sus de l'intérêt à 5 0/0), du fonds de réserve statutaire (75,000 fr.) et du fonds de prévoyance (811,463 fr.). Ces chiffres sont significatifs; ils témoignent de la bonne position de l'entreprise.

Le complément de dividende de 5 fr. par action sera payé aux bureaux de la Compagnie, 57, rue Taitbout, à partir du lundi 8 mai, de 11 heures à 3 heures.

G. Lenoir.

## Décret

*Relatif à la fusion de Strasbourg-Bâle avec les chemins de l'Est*

### RAPPORT A L'EMPEREUR.

Sire,

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de Votre Majesté deux projets de décrets ayant pour objet de confirmer, sous certaines conditions stipulées dans l'intérêt de l'Etat :

1° La fusion du chemin de fer de Strasbourg à Bâle et de Strasbourg à Wissembourg avec le chemin de fer de l'Est;

2° La fusion du chemin de fer de Dijon à Besançon et à Belfort avec le chemin de fer de Paris à Lyon.

Cette concentration, dans les mains de deux Compagnies puissantes, des chemins de fer qui mettent Paris en communication avec l'est de la France et les pays limitrophes, présente plusieurs avantages qui avaient depuis longtemps frappé l'attention de Votre Majesté, et dont les principaux consistent :

A donner à l'Etat une nouvelle et plus grande garantie pour le complet achèvement des lignes, en cours d'exécution ou récemment concédées, de Strasbourg à Wissembourg, de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort;

A fortifier, par le partage équitable de la matière des transports, résultant de cette combinaison, les deux Compagnies qui doivent supporter les dépenses des travaux mis à leur charge;

A procurer au public la faveur d'une concurrence modérée et par cela même efficace et durable.

Ce n'est pas tout.

Dans le but, sagement calculé, de consolider leur avenir, les Compagnies dont il s'agit n'ont pas hésité à contracter des engagements nouveaux pour l'exécution de travaux qui, au point de vue de l'intérêt général, ont une très-grande importance.

Ainsi la Compagnie de l'Est, dès que les gouvernements français et badois se seront mis d'accord, prolongera la ligne de Strasbourg jusqu'à la rencontre du chemin de fer Grand-Ducal, auquel elle se reliera au moyen d'un pont fixe établi sur le Rhin. Ce prolongement, qui est de 6 kilomètres, et qui coûtera environ 3,300,000 fr, est destiné à procurer au commerce international des avantages précieux, en affranchissant les marchandises importées ou exportées d'un transbordement toujours préjudiciable.

De son côté, la Compagnie de Lyon prend l'engagement d'exécuter à ses frais, sans garantie d'intérêt et sans subvention, deux nouvelles lignes d'une utilité générale incontestable.

L'une, de Chalon à Dôle, aura pour résultat d'abréger de plus de 50 kilomètres le trajet de la Méditerranée au Rhin et de préparer l'ouverture d'une grande voie de Nantes sur la Suisse;

L'autre, se dirigeant de Bourg vers Dôle ou Besançon, par Lons-le-Saunier, rattachera au réseau des chemins de fer le département du Jura et sa capitale, et sera, pour ces contrées industrieuses longtemps laissées dans l'oubli, un acte de réparation et de justice dont elles sentiront vivement le bienfait.

Ces deux lignes ont un développement de 176 kilomètres. Les délais, pour leur exécution, ont été réglés de manière à donner à la Compagnie des facilités convenables, et à ne pas surcharger le marché des fonds publics par une émission inopportune de nouvelles valeurs.

Je dois ajouter, Sire, que j'ai profité de l'occasion qui m'était offerte pour introduire dans les anciens cahiers des charges des deux Compagnies des améliorations réclamées depuis longtemps, notamment dans l'intérêt de l'administration des postes.

En résumé, Sire, au moyen des conventions que j'ai l'honneur de soumettre à la sanction de Votre Majesté, le réseau de l'Est se trouvera à peu près définitivement constitué : l'exécution des lignes, déjà concédées, de Wissembourg, de Besançon et de Belfort, est complétement assurée, et le pays est doté de nouvelles lignes dont la longueur totale n'est pas moindre de 181 kilomètres.

Ces résultats, obtenus sans le concours du Trésor, montrent que l'industrie des chemins de fer, malgré les difficultés du moment, marche dans la voie que Votre Majesté lui a ouverte, avec une confiance qui est d'ailleurs pleinement justifiée par le progrès toujours croissant de ses revenus.

Je suis avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble, très-obéissant et très-fidèle serviteur,

*Le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

P. Magne.

### NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Vu la loi du 19 juillet 1845, qui a autorisé l'adjudication, par la voie de la publicité et de la concurrence, du chemin de fer de Paris à Strasbourg, avec embranchement sur Reims, d'une part, et sur Metz et la frontière de Prusse, vers Sarreguck, d'autre part;

Vu l'ordonnance du 27 novembre 1845, qui a approuvé l'adjudication passée le 25 du même mois pour la concession dudit chemin;

Vu l'ordonnance du 17 décembre 1845, qui homologue les statuts de la société anonyme du chemin de fer de Paris à Strasbourg;

Vu le décret du 25 mars 1852 relatif à la concession du chemin de fer de Metz à Thionville et la convention intervenue le même jour entre le ministre des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg;

Vu le décret du 17 août 1853 relatif à la concession des chemins de fer de Paris à Mulhouse avec embranchement sur Coulommiers, de Nancy à Gray et de Paris à Vincennes, St-Maudé et Saint-Maur, et la convention y annexée;

Vu le décret du 21 janvier 1854 qui approuve des modifications aux statuts de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Strasbourg;

Vu la loi du 6 mars 1838, l'ordonnance du 14 mai 1838, la loi du 15 juillet 1840, la convention du 12 octobre et l'ordonnance du 16 octobre de la même année, relatives au chemin de fer de Strasbourg à Bâle;

Vu le décret du 25 février 1852 portant autorisation de concéder le chemin de fer de Strasbourg à la frontière bavaroise près Wissembourg, et le cahier des charges y annexé;

Vu le décret du même jour portant concession du chemin de fer de Strasbourg à Wissembourg et modification des conditions de remboursement du prêt de 12,600,000 fr., fait par l'Etat à la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle;

Vu les décrets des 15 avril et 17 août 1853 qui approuvent des modifications et additions aux statuts de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4;

Vu la convention provisoire passée aujourd'hui entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Est,

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La convention passée le 20 avril 1854 entre notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Est est approuvée.

Digitized by Google

En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans ladite convention, tant à la charge de l'Etat qu'à la charge de la Compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

Art. 2. La convention ci-dessus mentionnée restera annexée au présent décret.

Art. 3. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 20 avril 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

*Le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics*,

P. MAGNE.

NOTA. Le texte de la convention est reproduit plus loin, page 207, dans le rapport de la Compagnie de l'Est; nous publierons le cahier des charges la semaine prochaine.

---

*Décret relatif à la réunion des chemins de fer de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.*

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu nos décrets du 5 janvier 1852, relatifs à la concession du chemin de fer de Paris à Lyon, les cahiers des charges et convention en date dudit jour y annexés;

Vu notre décret du 20 mars 1852, portant approbation des statuts de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon;

Vu notre décret du 17 août 1853, relatif à la concession d'un chemin de fer de la Roche à Auxerre à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, et la convention y annexée;

Vu notre décret du 12 février 1852 qui concède à une Compagnie un chemin de fer de Dijon à Besançon, et le cahier des charges y annexé;

Vu notre décret en date du 11 septembre 1852 qui homologue les statuts de la Société anonyme formée pour la construction et l'exploitation du chemin de fer de Dijon à Besançon, ensemble les statuts de ladite Société;

Vu notre décret du 17 août 1853 qui approuve la convention passée pour la concession d'un chemin de fer de Besançon à Belfort;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 article 4;

Vu les avant-projets rédigés pour la construction des chemins de fer de Chalon à Dôle et de Dôle à Bourg, par Lons-le-Saunier, ensemble les dossiers des enquêtes auxquelles ont donné lieu lesdits avant-projets;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Vu la convention passée aujourd'hui entre notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon;

Notre Conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La convention passée le 20 avril 1854 entre notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon est approuvée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans ladite convention, tant à la charge de l'Etat qu'à la charge de la Compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

Art. 2. La convention ci-dessus mentionnée restera annexée au présent décret.

Art. 3. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 20 avril 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

*Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics*,

P. MAGNE.

CONVENTION.

L'an mil huit cent cinquante-quatre, et le 20 avril 1854,

Entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

D'une part,

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon*,

Ladite Compagnie représentée par MM. Dassier (Auguste) et Hottinguer (Jean-Henri), ses administrateurs, élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, à l'embarcadère dudit chemin, boulevard Mazas, et agissant en vertu d'une délibération du Conseil d'administration de ladite Compagnie, en date du huit mars mil huit cent cinquante-quatre, et sous réserve de l'approbation de l'assemblée générale de ses actionnaires dans un délai de trois mois au plus tard,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. La réunion des concessions des chemins de fer de Dijon à Besançon, avec embranchement d'Auxonne à Gray, et de Besançon à Belfort à celle du chemin de fer de Paris à Lyon, réalisée par le traité ci-annexé, intervenu entre la Compagnie des chemins de fer de Dijon à Besançon et de Besançon à Belfort et le Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Lyon, est approuvée.

Art. 2. Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics concède à la Compagnie de Lyon, qui s'engage à les exécuter entièrement à ses frais, risques et périls, les chemins de fer suivants :

1° Un chemin de fer de Chalon-sur-Saône à Dôle;

2° Un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saunier;

3° Un chemin de fer de Lons-le-Saunier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire entre Chalon et Besançon, aux conditions et sous les réserves indiquées dans le cahier des charges ci-annexé.

Le capital nécessaire pour l'exécution des chemins susdits sera formé au moyen d'obligations qui ne pourront être émises qu'aux époques, pour les sommes et dans la forme qui seront déterminées par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Art. 3. Les clauses et conditions du cahier des charges joint au décret du 12 février 1852, relatives au chemin de fer de Dijon à Besançon, seront appliquées aux chemins de fer mentionnés dans l'art. 2 ci-dessus, sous les réserves et modifications indiquées dans le cahier des charges annexé à la présente convention.

Les dispositions du titre II de ce dernier cahier des charges sont déclarées applicables à l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

Art. 4. Les concessions des lignes concédées ou incorporées à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, en vertu de la présente convention, ne feront qu'une seule et même entreprise avec les concessions actuelles; en conséquence, elles prendront fin, comme celle-ci, le 5 janvier 1955.

Les revenus nets de toutes ces lignes seront confondus sans distinction de ligne, et les garanties d'intérêts accordées par l'Etat aux deux Compagnies de Paris à Lyon et de Dijon à Besançon ne produiront effet que lorsque les revenus susdits n'égaleront pas la somme annuelle garantie à ces deux Compagnies aux termes de leurs cahiers des charges.

Les dispositions de l'art. 9 du cahier des charges annexé au décret du 5 janvier 1852 relatives au chemin de fer de Paris à Lyon, concernant le partage des bénéfices entre l'Etat et la Compagnie au-delà de huit pour cent (8 0/0), s'appliqueront à l'ensemble des produits nets des lignes exploitées par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.

En conséquence, après le 5 janvier 1871, le partage commencera aussitôt que lesdits produits nets des lignes exploitées dépasseront huit pour cent (8 0/0) du capital d'établissement.

La faculté de rachat, stipulée au profit de l'Etat, ne pourra être exercée que sur l'ensemble des lignes comprises dans la concession.

Art. 5. L'art. 7 du cahier des charges du chemin de fer de Paris à Lyon, relatif au compte courant ouvert à la Compagnie par le Trésor, sera applicable à toutes les lignes mentionnées dans la présente convention.

Les fonds versés au Trésor seront toujours à la disposition de la Compagnie pour l'exécution des travaux; mais ils ne pourront être retirés qu'au fur et à mesure des besoins, avec l'autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Art. 6. La Compagnie sera autorisée, si elle le demande, à faire un embranchement sur la Suisse: le point de départ de ce chemin, le point de la Suisse auquel il aboutira, la direction, les conditions d'exécution et d'exploitation de cet embranchement, seront ultérieurement déterminés par l'administration, après l'accomplissement des formalités légales.

Art. 7. Dans le cas où la Compagnie serait mise en possession de la partie des travaux et bâtiments acquis, soit par la première Compagnie concessionnaire, soit par l'Etat, sur la ligne de Paris à Lyon, en excédant des besoins actuels du service, et qui n'auraient pas encore été aliénés par le domaine, lesdits terrains et bâtiments étant considérés comme compris dans la concession autorisée par le décret du 5 janvier 1852,

La Compagnie s'engage :

1° A concourir aux travaux de construction du quai de Vaise, projeté à Lyon, jusqu'à concurrence de la somme de deux cent quatre-vingt mille francs (280,000 fr.), qui viendra en déduction de la part afférente à l'Etat dans la construction de ce quai;

2° A livrer les terrains nécessaires pour l'ouverture d'une rue de 20 mètres de largeur destinée à mettre en communication la gare de Vaise avec le quai projeté de Vaise.

Art. 8. La présente convention et les actes y annexés ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

*Signé :* A. DASSIER,
H. HOTTINGUER

*Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*
*Signé :* P. MAGNE.

NOTA. Nous publierons la semaine prochaine le texte du cahier des charges.

---

Digitized by Google

**Recettes de la semaine.**

| *Lignes.* | *Recettes brutes.* | *Augment. s. 1853* | |
|---|---|---|---|
| — | — | *Totale* | *0/0.* |
| | | — | — |
| Orléans | 790,446 » | 131,176 | 19.8 |
| Nord | 745,974 » | 102.223 | 15.7 |
| Rouen | 208,981 » | 18,270 | 9.5 |
| Havre | 93,902 » | 15,089 | 19.1 |
| Lyon | 407,590 » | 24,528 | 6.4 |
| Strasbourg | 536,542 » | 102,791 | 23.7 |
| Bale | 65,102 » | 15,779 | 31.9 |
| Ouest | 152,145 » | 44,249 | 41.0 |
| Méditerranée | 203,953 » | 50,667 | 33.0 |
| Gd central | 155,992 » | 4,567 | 3.0 |

# AVIS AUX ACTIONNAIRES.

## Opérations courantes.

### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Nord. — L'assemblée générale aura lieu le mercredi 24 mai 1854, à trois heures, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis, pour entendre le rapport et statuer : sur les comptes annuels de la Société et sur les pouvoirs à donner au Conseil d'administration pour la constitution en société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

Déposer, au moins, quarante actions, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez M. N. M. Rothschild et fils.

Midi. — L'assemblée générale annoncée pour le 27 avril a été renvoyée au 30 mai par suite de l'insuffisance des actions déposées.

Mines de la Loire. — L'assemblée est ajournée par suite des notifications du gouvernement, qui ont fait éprouver des retards inévitables dans les formalités. Le jour de la réunion sera ultérieurement indiqué.

### APPELS DE FONDS.

Orléans. — *Emprunt de* 1854. — Le nombre d'obligations demandées par les actionnaires ayant dépassé le nombre total de 43,000, le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer les souscripteurs non actionnaires qu'il ne pourra être donné suite à leurs demandes.

Chemins de l'Est. — Appel de 150 fr. sur les actions nouvelles créées à la suite de la concession du 17 août 1853. Versements à la caisse de la Compagnie du chemin de l'Est rue de Strasbourg, du 5 au 15 mai prochain, de dix heures à trois heures. Imputation de 2 fr. pour intérêts de 6 mois échus. A partir du 5 mai, les actions provisoires nominatives, libérées de 250 fr., seront échangées contre des titres au porteur. Dès le 15 mai, ces titres seront seuls admis à la négociation. Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Passé le 31 octobre, les actionnaires en retard seront soumis aux dispositions de l'art. 16 des statuts.

Le Crédit mobilier se charge d'opérer le versement.

L'avance se fera jusqu'au 1er novembre à 4 0/0 d'intérêt. Les personnes qui voudront retirer leurs titres avant le 1er novembre, devront bonifier à la Société du Crédit mobilier une commission de 1/2 0/0 sur la somme avancée. S'adresser, pour le dépôt des titres, 16, place Vendôme, de 10 à 4 heures, à partir du 5 mai.

Lyon. — *Appel de* 100 *fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû à partir du 1er juillet, pour tous les versements qui n'auront pas été faits dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêt compris), sera déduit de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

A partir du 1er mai prochain, on pourra se libérer de ce versement, et, dans ce cas, l'escompte sera bonifié au taux de 4 0/0 l'an, sur la somme de 68 fr. 75 c. versée; les versements se font rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

Ouest. — Quatrième et dernier versement de 250 fr., à dater du 15 avril, sur les obligations émises le 26 juillet 1853.

L'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû depuis ce jour sur les versements non effectués avant le 1er mai.

La caisse sera ouverte de 10 à 3 heures, à la gare rue Saint-Lazare.

Central Suisse. — Versement de 25 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18.

Crédit foncier de France. — Les porteurs de promesses d'obligations foncières, qui ont réduit leurs engagements à des coupures de 500 fr., doivent effectuer du 15 avril au 1er mai prochain le second versement de 100 fr.

L'intérêt de 4 fr. 50, par titre libéré de 300 f., sera déduit de ce versement : en conséquence, les porteurs n'auront à acquitter que 95 fr. 50.

Tout porteur qui voudra se libérer complétement en payant par anticipation le dernier terme de 400 fr., exigible du 15 octobre au 1er novembre prochain, versera, par chaque titre, 195 fr. 50; il recevra des obligations définitives de 500 fr., portant jouissance du 1er mai, à 3 et à 4 0/0, dans les proportions précédemment indiquées.

A partir du 1er mai, les titres complétement libérés seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, qui délivrera en échange des certificats *nominatifs* portant les numéros de chaque obligation déposée.

On peut se présenter au siége de la Société, rue Taitbout, 57, de 11 à 3 heures.

MM. Falkenhagen et Cie, 26, rue Basse-du-Rempart, continueront l'avance du versement de 100 francs aux conditions premières.

### PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — Paiement depuis le 1er avril, 14, rue de la Chaussée d'Antin, du dividende 1853, y compris l'intérêt, fixé à 62 fr. 40 c., dont le solde restant à payer est de 32 fr. 40 c.

Lyon. — MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont prévenus que le quatrième coupon d'intérêt leur est payé, depuis le 1er avril 1854.

A partir du 1er juillet, on paiera le dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris) à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

Est. — (Voir aux échanges de titres.)

Rouen au Havre. — Paiement du dividende de 42 fr. par action, depuis le 3 avril, rue d'Amsterdam, 11.

Ouest. — Depuis le 1er avril, paiement du coupon d'intérêt du 2e semestre 1853 et du dividende, total 16 fr. par action, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare.

St-Germain. — Paiement, depuis le 1er avril, du dividende de 20 fr., à la gare, rue Saint-Lazare.

Méditerranée. — Emprunt de 60 millions 5 0/0.

Paiement du coupon d'intérêt de 12 fr. 50 le 1er avril, à Paris, rue Laffitte, 23.

Le dividende, 40 fr. pour l'exercice 1853, ainsi que les 6 fr. d'intérêts, échéant le 31 mars 1854, sont payés (ensemble 46 fr. par action), depuis le 1er avril, dans les bureaux de la Compagnie.

Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement de coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux.

A Marseille, à la gare.

Graissessac a Béziers. — Depuis le 5 avril :

1° Au siége de la Compagnie, à Paris, boulevard Poissonnière, 14;

2° A Londres, chez MM. Devaux et Cie.

Paiement du deuxième semestre d'intérêt à raison de 5 0/0 par an sur la somme de 200 fr. versée par action.

Mines de la Loire. — Depuis le 16 avril, paiement du dividende de 22 fr., solde du dividende de 1853, rue de la Victoire, 44, de 10 à 2 heures; à Lyon, rue Lafont, 2.

Le coupon sera détaché après la bourse du 6 avril.

Anvers a Gand. — Paiement du dividende de 1853, fixé à 13 fr., depuis le 15 mars, 34, rue de Provence.

Crédit foncier. — A partir du lundi 8 mai, 57, rue Taitbout, de 11 à 3 heures, paiement du supplément de dividende de 5 fr. par action, 6 fr. 25 ayant été payés le 1er juillet, et 6 fr. 25 le 31 décembre 1853.

Glaces de Montluçon. — Le dividende de l'exercice 1853 est fixé à 6 0/0 par action libérée de 500 fr., ce qui représente : 30 fr. pour les actions émises jusqu'au 31 décembre inclusivement; 44 fr. 40 pour celles de date postérieure. Il a été déjà payé, en 1853, 25 fr. par action sur la première catégorie, 9 fr. 50 sur la deuxième catégorie. A dater du 1er mai prochain, il sera donc payé 5 fr. par action de la première catégorie, et 1 fr. 90 par action de la deuxième catégorie, 22, rue de la Douane.

### ÉCHANGE DE TITRES.

Strasbourg. — Les souscripteurs des actions nouvelles sont prévenus que les titres nominatifs sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

Est. — A partir du 1er juin, échange des actions de Strasbourg à Bâle contre des obligations de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations. On paiera en même temps à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c., dividende de 1853, et à chaque obligation donnée en échange 12 fr. 50 c., montant des intérêts échéant le 1er juin.

Digitized by Google

Paiement place de Strasbourg, à la Compagnie.

Saint-Rambert a Grenoble. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

### AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — Le 4 mai, à 3 heures, à la Compagnie, tirage au sort de 56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852, 15 obligations de l'émission de 1853 (rachat du chemin de Gray) et 8 de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis aura lieu à la caisse de la Société à partir du 1er juin prochain.

Grand-Central de France — Les numéros de 80 obligations de 1er ordre et des 40 obligations de 2e ordre de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 28 mars 1854, sont remboursées au pair depuis le 1er avril, 15, place Vendôme.

1er ordre. — Série 49, n° 961 à 980 inclus. — Série 144, n° 2,861 à 2,880. — Série 25, n° 481 à 500. — Série 34, n° 661 à 680. En tout 80 obligations.

2e ordre. — Série 45, n° 881 à 900 inclus. — Série 6, n° 101 à 120. Total 40 obligations.

On peut effectuer des dépôts gratuits, place Vendôme, 15, au Crédit mobilier, des titres suivants : Grand-Central, actions et obligations; obligations Rhône-et-Loire; obligations et reconnaissances de capitalisation de Saint-Etienne à Lyon.

Le 24 mai, à trois heures, 16, place Vendôme, tirage de 80 obligations 1re série. 108 de la 2e série. Un avis ultérieur fera connaître les numéros des obligations affectées aux titres non encore échangés.

C. Devina.

## Chemin de fer de Paris à Orsay.

Le chemin de fer de Paris à Orsay commencera le service d'été le dimanche 30 avril. Ce service est consacré aux personnes qui passent la belle saison dans les campagnes situées sur la ligne. Quinze trains partent chaque jour de Paris pour Sceaux, et quinze *vice versa*. Le premier départ est à 6 h. 1/2 le matin, et le dernier à 9 h. 1/2 le soir. Le premier convoi du matin part de Sceaux à 7 h., et le dernier à 10 le soir. Les dimanches et les jours de fêtes, il y aura des convois supplémentaires lorsque le service l'exigera.

C. Devina.

## Chemin de fer de Turin à Suse.

Le chemin de fer de Turin à Suse, sur le versant sud du mont Cenis, doit être ouvert à la circulation dans le courant de ce mois. La ligne de Vérone à Conegliо par Brescia vient d'être ouverte.

## Chemins de fer espagnols.

La *Gazette de Madrid* a publié, le 25 mars dernier, l'ordonnance royale concernant l'adjudication du chemin de fer de Séville à Jerez, et du port de Sainte-Marie à Cadix.

# JURISPRUDENCE.

## Cour impériale de Paris.

*Audience du 10 avril 1854.*

CHEMIN DE FER D'ORLÉANS. — COLIS NON DÉCLARÉ ET PERDU. — RESPONSABILITÉ.

*Les administrations de chemins de fer ne sont pas responsables de la perte de colis expédiés sans déclaration de leur contenu, dans la vue par l'expéditeur de se soustraire au paiement d'un tarif plus élevé.*

M. Varnier-Roger, banquier à Orléans, et qui a aussi une maison à Paris, avait depuis longtemps l'habitude de faire transporter d'Orléans à Paris, et réciproquement, une boîte en fer, pesant de 2 à 5 kilog, et d'une grandeur de 0m,35 sur 0m,25 de hauteur.

Dans le principe, M. Varnier-Roger faisait remettre cette boîte au bureau d'une factorerie établie dans la ville d'Orléans, en déclarant qu'elle contenait des *papiers d'affaires*.

Vers le milieu du mois d'octobre 1852, cette factorerie ayant cessé ses opérations, la boîte de M. Varnier Roger fut remise directement au bureau central de la Compagnie établi à Orléans, place de Martroy. Sur la déclaration de M. Varnier-Roger, qui fut la même que par le passé, les agents de la Compagnie appliquèrent à cette expédition la taxe de 60 centimes. Si la déclaration avait été sincère, la Compagnie aurait perçu un droit de 0,60 par 1,000 fr. au-dessus de 10,000, soit 18 fr. pour les 30,000 fr. que M. Varnier-Roger prétendait y avoir été renfermés.

Le 26 novembre 1852, la boîte de M. Varnier-Roger fut remise, comme à l'ordinaire, au bureau de la place du Martroi, à Orléans, avec la déclaration habituelle de : *Boîte en fer.*

Le poids constaté était, comme presque toujours, de 5 kil., pour lequel il fut perçu le droit de 0 fr. 60. La boîte fut expédiée, et, à l'arrivée, fut reconnue à l'appel des articles, par les agents de la Compagnie et placée sur le quai avec les autres colis venus d'Orléans. Mais lorsqu'à six heures du matin le facteur de service voulut la prendre pour la porter en ville, elle ne fut plus retrouvée : elle avait été volée.

Par suite, M. Varnier-Roger crut devoir assigner la Compagnie en paiement: 1° de la somme de 30,000 fr., qui représentait, selon lui, la valeur des titres contenus dans la boîte, et qui étaient définitivement perdus pour lui; 2° et de 20,000 fr. à titre de dommages-intérêts.

La Compagnie se reconnaissait responsable de la perte ou du vol de la boîte en fer, mais elle soutenait que la valeur de cette boîte devait être fixée comme celle d'un colis ordinaire, et non à raison de l'estimation donnée aux valeurs que M. Varnier-Roger prétendait y avoir renfermées.

Le Tribunal de commerce de la Seine accueillit ce système de défense par un jugement du 23 mai 1853 ainsi conçu :

« Le Tribunal,

» Attendu que, le 25 novembre 1852, le demandeur a remis au chemin de fer, à Orléans, un colis contenant 30,000 fr. en billets de banque, vingt actions du chemin de fer de Strasbourg et des mandats sur divers, formant ensemble une valeur évaluée à 96,000 fr.;

» Attendu que ce colis a été inscrit sous cette simple déclaration : *Une boîte en fer ;*

» Attendu qu'il est établi aux débats que cette boîte a été dérobée à son arrivée à Paris, dans la gare du chemin de fer, à quatre heures du matin ; que, pour ce fait, Varnier-Roger demande 30,000 fr. pour la perte de ses billets de banque, et 20,000 fr. à titre de dommages-intérêts ;

» Attendu qu'on ne saurait admettre qu'une Compagnie de transport puisse être tenue à une responsabilité sans limites et inconnue pour elle, alors que l'expéditeur en connaîtrait toute l'étendue, sans avoir accompli vis-à-vis d'elle les formalités nécessaires pour engager cette responsabilité ;

» Attendu que les espèces et les valeurs analogues sont susceptibles, en vertu des tarifs, d'engager la responsabilité des Compagnies quand la déclaration en est faite ;

» Que les Compagnies de transports n'ont d'autres moyens de se défendre contre la lésinerie des expéditeurs et leurs tendances à ne payer que les prix les plus minimes possible que la déclaration du contenu des colis ;

» Que lorsque l'expéditeur ne fait pas cette déclaration et compte sur la bonne arrivée ordinaire du colis, on en doit induire l'intention de sa part de le faire voyager à ses risques et périls ;

» Que, dans l'espèce, la Compagnie ne saurait donc être responsable que du colis apparent dont la valeur n'est point accusée dans la cause et pour lequel aucune demande n'est formée ;

» Attendu, quant aux dommages-intérêts, qu'il résulte de ce qui précède que le dommage causé au demandeur provient de son propre fait ;

» Qu'il n'y a donc pas lieu de lui en accorder ;

» Déclare Varnier-Roger non recevable, en tous cas mal fondé en sa demande, l'en déboute et le condamne par toutes les voies de droit aux dépens. »

M. Varnier Roger ayant interjeté appel de ce jugement, la Cour, sur les plaidoiries de Me Fontaine, d'Orléans, pour l'appelant, de Me Duvergier, pour la Compagnie du chemin de fer, et sur les conclusions conformes de M. Goujet, substitut du procureur général, a confirmé en ces termes :

« La Cour,

» Considérant que les tarifs annexés aux lois qui ont autorisé l'établissement des chemins de fer varient selon la nature et la valeur des objets transportés, la difficulté du transport, l'étendue de la responsabilité en cas de perte ; que, notamment, l'or, l'argent, les bijoux et finances sont soumis à des perceptions réglées annuellement par l'administration, sur la proposition des Compagnies ;

» Considérant que ces tarifs, rendus publics, forment entre les Compagnies et les particuliers un contrat dont l'exécution ne peut être éludée d'aucune part ;

» Que l'expéditeur qui confie au chemin de fer un colis sans en spécifier le contenu, et qui, faisant fraude aux droits de la Compagnie, ne paie le prix de transport qu'en raison du poids matériel, alors que la désignation des objets enfermés dans le colis aurait donné lieu à une perception dix ou vingt fois plus forte, ne saurait, la perte se réalisant, être admis à réclamer de l'entreprise une indemnité dont elle n'a pas connu la chance et reçu la compensation, et à lui imposer les conséquences des dissimulations pratiquées à son détriment ;

» Qu'une déclaration sincère est d'autant plus nécessaire que des précautions plus grandes sont naturellement apportées à la conservation et à la remise d'effets de nature à tenter la cupidité ;

» Adoptant, au surplus, les motifs des premiers juges ;

» Confirme. »

Digitized by Google

## Chemins de fer de l'Est.

*Assemblée générale annuelle des actionnaires du 26 avril 1854.*

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Au mois de septembre dernier, nous avons eu l'honneur de vous convoquer en assemblée générale extraordinaire pour soumettre à votre examen la convention que nous avions signée le 17 août avec M. le ministre des travaux publics, et qui était sanctionnée par un décret de l'Empereur. En rendant cette convention définitive par votre vote, vous vous êtes assuré la possession du réseau des chemins de fer de l'Est, et, dans le dessein de le compléter, vous nous avez autorisés à traiter avec le chemin de fer de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg, au mieux des intérêts de la Compagnie.

Nous avions hâte de vous rendre compte des mesures que nous avons prises, et de vous exposer la marche que nous comptons suivre.

Notre premier soin a été d'entrer en possession des lignes de Montereau et de Gray, et de procéder aux liquidations des deux Compagnies.

*Compagnie de Gray,*

Conformément au traité passé avec la Compagnie de Gray, la liquidation devait se faire à raison de deux actions de Gray contre la remise, soit d'une obligation de notre Compagnie, au capital de 500 fr., remboursable à 650 fr., et portant intérêt à 5 0/0, soit d'un bon de remboursement de 560 fr. portant intérêt à 3 0/0, et payable le 17 avril 1855.

Cette liquidation a eu lieu comme suit :

Pour 6,464 actions, il a été délivré 3,082 obligations.

Pour 24,884 actions, il a été délivré des bons de remboursement s'élevant, intérêts compris, à 7,281,058 fr, 40 c.

952 actions restent à liquider et donnent droit à 476 obligations.

*Compagnie de Montereau à Troyes.*

La liquidation de la Compagnie de Montereau a été faite, suivant le traité, dans des conditions différentes.

Contre chaque action, il a été délivré un bon de remboursement de 500 fr. au 17 février 1855, et dont les intérêts à 3 0/0 se paient par semestre.

30,143 actions ont été échangées contre des bons de remboursement montant ensemble à 15,121,000 fr.

791 actions restent à liquider.

Nous avons retiré de la Caisse des dépôts et consignations les 8,966 actions qui servaient de garantie à l'Etat, et, par contre, nous avons remis à M. le ministre des travaux publics trois bons d'annuités pour le remboursement du prêt fait à la Compagnie de Montereau.

Nous avons, en outre, procédé au paiement des intérêts échus sur les obligations de cette Compagnie, et nous avons profité de cette circonstance pour viser tous les titres. Sur 3,293 obligations qui restent en circulation, 3,198 ont reçu leurs intérêts. Il ne reste à viser que 95 obligations qui n'ont pas encore été présentées.

*Émission des actions nouvelles.*

Nous vous avons annoncé que les 250,000 actions nouvelles, que nous devions émettre, appartiendraient de droit aux propriétaires des anciennes actions, et qu'un avis, inséré dans les journaux, informerait les actionnaires du délai dans lequel ils devraient faire connaître leurs intentions. Passé ce délai, les actions qui n'auraient pas été réclamées devaient être négociées à la Bourse, en temps opportun, au profit de la Compagnie.

Ce programme a été exécuté.

Dans l'intérêt des propriétaires d'actions, nous avons prolongé le délai à deux reprises différentes, et nous n'avons clos la souscription qu'au moment même où nous avons dû en justifier à M. le ministre des travaux publics et au Conseil d'État, pour que la liste définitive fût insérée au Bulletin des Lois, au moment de la promulgation de nos statuts.

Sur 250,000 actions, 244,049 ont été souscrites par 8,286 porteurs d'anciennes actions, ce qui représente, en moyenne, 29 actions par souscripteur; les 5,951 actions qui restaient ont été souscrites, pour le compte de la Compagnie, par le président du Conseil d'administration. Nous ne pouvions pas les vendre tant que la négociation n'en était pas légalement autorisée. Elles ont été vendues depuis, et ont donné un bénéfice net de 359,385 fr. 85 c. qui sont portés au crédit de l'entreprise des concessions nouvelles.

*Achat de Strasbourg à Bâle.*

Pendant que ces opérations s'accomplissaient, nous ouvrions de nouvelles négociations avec la Compagnie de Strasbourg à Bâle. Vers la fin de décembre, par suite d'un accord conclu en présence de M. le directeur général des chemins de fer, autorisé, à cet effet, par M. le ministre des travaux publics, les Conseils d'administration des deux Compagnies ont signé un traité définitif qui a été ratifié, le 23 janvier suivant, par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de Strasbourg à Bâle.

Pour prix de la cession qui lui est faite, la Compagnie des chemins de fer de l'Est s'est engagée à remettre aux actionnaires de la Compagnie des chemins de Strasbourg à Bâle, en échange de leurs titres actuels, des obligations de 500 fr., en tout semblables à celles que nous avons déjà émises.

Cet échange doit avoir lieu à raison de trois obligations contre quatre actions non amorties de la Compagnie de Strasbourg-Bâle.

Les 230 actions de jouissance de la Compagnie de Strasbourg-Bâle, qui ont remplacé pareil nombre d'actions amorties, doivent être remboursées, par la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à raison de 200 fr. par action.

Nous avons pris à nos risques et profits l'exploitation pour l'exercice 1853, et, par contre, nous devons payer, pour tout dividende, une somme de 40 fr. 50 c. à chaque action non amortie de la Compagnie de Strasbourg-Bâle.

Ce traité ne devait être définitif qu'après qu'il aurait reçu l'approbation officielle du gouvernement.

Si cette approbation s'est fait attendre, ce n'est pas qu'il se soit présenté quelque difficulté, mais c'est seulement parce que M. le ministre des travaux publics a désiré que le même décret sanctionnât une concession nouvelle dont nous n'avons pu encore vous entretenir, parce qu'elle ne nous a été proposée que depuis la dernière assemblée générale du mois de septembre.

Cette concession nouvelle, comparée à celles que nous avons obtenues, est d'une faible importance, et comme étendue et comme dépense; mais elle en a une très-considérable, parce qu'elle complète notre grand réseau, en ce sens qu'elle le relie, sans solution de continuité, avec le réseau des chemins de fer d'Allemagne, ce qui ne peut manquer d'en faciliter et d'en développer l'exploitation.

Il s'agit, en effet, Messieurs, de construire un pont sur le Rhin, et de le rattacher, par un embranchement, avec notre gare dans Strasbourg.

Le pont aurait la double destination de desservir le chemin de fer et d'assurer une communication entre les deux rives du fleuve pour la circulation des voitures et des piétons.

L'embranchement de Kehl à Strasbourg et la moitié des frais de la construction du pont seraient à la charge de la Compagnie. Dans ces conditions, notre dépense est évaluée à 3,600,000 fr.

Les avantages qui nous sont accordés nous ont déterminés à signer avec M. le ministre, et sous réserve de votre ratification, la convention dont voici le texte :

### CONVENTION.

L'an mil huit cent cinquante-quatre, et le 20 avril,

Entre les soussignés :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

D'une part;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de l'Est*, ladite Compagnie représentée par

MM. le comte EUGÈNE DE SÉGUR,
HIPPOLYTE PAUL-JAYA,
VINCENT DUBOCHET,
BARON D'HERVEY,
LOUIS-ALEXANDRE-BAIGNÈRES,
DUC DE GALIERA,
JEAN-BAPTISTE-EDOUARD-ROUX,
AUGUSTE PERDONNET,

membres du comité de direction, spécialement autorisés par la délibération du Conseil d'administration, en date du 29 décembre 1853,

Ses administrateurs, élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, à l'embarcadère dudit chemin, rue de Strasbourg, et agissant en vertu de pouvoirs qui leur ont été donnés par l'assemblée générale des actionnaires, en date du 28 septembre 1853, pour partie des stipulations ci-après, et pour le surplus, sous la réserve de l'approbation de cette assemblée générale dans un délai de trois mois au plus tard,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. La réunion des concessions des chemins de fer de Strasbourg à Bâle et à Wissembourg aux concessions de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, réalisée par le traité ci-annexé, qui a été autorisé ou ratifié par les assemblées générales des deux Compagnies, est approuvée.

Art. 2. Il est fait concession à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, qui l'accepte, d'un chemin de fer destiné à relier sans solution de continuité la ligne de Paris à Strasbourg avec le chemin de fer grand-ducal. Ce chemin de fer partira de la gare de Strasbourg et aboutira à la rive gauche du Rhin, en face de Kehl, en un point qui sera déterminé par l'administration supérieure, la Compagnie entendue. Il franchira le Rhin au moyen d'un pont qui sera disposé de manière à livrer deux voies pour le passage des trains et à ouvrir, sur une chaussée empierrée et bordée de trottoirs, une communication entre les deux rives du fleuve pour la circulation des voitures et des piétons.

Art. 3. La Compagnie s'engage à exécuter les travaux du chemin de fer et du pont dès qu'un traité international à intervenir aura autorisé l'établissement du pont, ainsi que le raccordement du chemin de fer grand-ducal avec la ligne française, et aura réglé les conditions de la construction, la répartition de la dépense entre les deux pays, et le péage à percevoir sur la partie destinée à la circulation des voitures, piétons, chevaux, bestiaux, etc.

Le chemin de fer et le pont devront être construits et livrés à l'exploitation, trois ans après que la Compagnie aura reçu avis de la ratification du traité international.

Art. 4. La Compagnie prendra entièrement à sa charge la dépense à laquelle donneront lieu l'exécution du chemin de fer de Strasbourg à la rive gauche du

Digitized by Google

Rhin et les travaux de la partie du pont comprise sur le territoire français.

Elle est, dès à présent, autorisée :

1° A occuper, moyennant une redevance annuelle de dix francs par hec are, les terrains appartenant à l'État et qui seront nécessaires à l'établissement de la voie et de ses dépendances ;

2° A percevoir pour le passage sur la partie française du pont du Grand-Rhin, et en sus du parcours réel, la taxe d'un kilomètre par chaque somme de 300,000 fr. employée à la construction de cette partie du pont, sans que, dans aucun cas, le nombre de kilomètres auquel s'appliquera cette taxe supplémentaire puisse être supérieur à cinq ;

3° A percevoir pour le passage, sur la même partie, des voitures, piétons, chevaux, bestiaux, etc., le tarif qui aura été fixé d'accord entre le gouvernement français et le gouvernement grand-ducal.

Il est, dès à présent, entendu qu'un tarif provisoire sera réglé pour une durée de cinq ans, et qu'à cette époque il sera substitué à ce tarif provisoire un tarif définitif établi de manière à assurer à la Compagnie l'amortissement en quatre-vingt-quatorze ans du capital employé par elle à la construction de la partie dudit pont affectée à la circulation ordinaire et l'intérêt à 6 0/0 de ce capital.

Le tarif provisoire dont il est ci-dessus fait mention sera déterminé, d'un commun accord, par le gouvernement français et par le gouvernement grand-ducal.

Art. 5. Les clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 17 août 1853 sont déclarées applicables à la concession mentionnée dans l'art. 2 ci-dessus, sous la réserve de diverses modifications indiquées dans un cahier des charges supplémentaire annexé à la présente convention ; les clauses de ce dernier cahier des charges seront également applicables à toutes les lignes concédées à la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Art. 6. La concession des lignes concédées ou incorporées à la Compagnie des chemins de fer de l'Est en vertu de la présente convention ne fera qu'une seule et même entreprise avec les concessions antérieurement accordées à ladite Compagnie ; en conséquence, elle prendra fin comme celle-ci le 27 novembre 1954, et le partage des bénéfices au delà de 6 0/0, ainsi que la faculté de rachat, seront exercés ainsi qu'il a été stipulé dans les paragraphes 2, 3 et 4 de l'art. 6 de la convention du 17 août 1853.

Art. 7. La présente convention et les actes y annexés ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

*Signé :* Comte de Ségur, H. Jath, Dubochet, d'Hervey, Baignères, Duc de Galliera, Roux, Aug. Pendonnet.

*Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

*Signé :* P. Magne.

Vous remarquerez, Messieurs, que l'art. 5 fait mention de diverses modifications à quelques articles de notre cahier des charges. Elles sont de peu d'importance. Elles consistent principalement à affecter dans nos voitures un compartiment de plus au service des postes et à accorder dans certains cas la circulation gratuite à des agents de cette administration. Elles concernent aussi les tarifs des wagons passant à vide et des locomotives ne remorquant pas de convoi. Ces modifications ont été réglées de gré à gré.

Le texte en sera imprimé à la suite de ce rapport.

*Concessions nouvelles.*

Aussitôt après votre ratification de la convention du 17 août, nous avons fait procéder aux études du tracé définitif des lignes nouvelles. Ces études sont terminées, et nous avons déjà soumis à l'examen et à l'approbation de l'administration les projets du tracé sur la majeure partie de la ligne de Paris à Mulhouse.

Nous avons pris toutes les mesures nécessaires pour être prêts à commencer les travaux à l'ouverture de la campagne.

En nous accordant des concessions nouvelles, la convention du 17 août nous a donné des moyens suffisants pour remplir les engagements qui en sont la conséquence.

En temps ordinaire, nous n'aurions pas hésité à entreprendre résolument l'ensemble des travaux et à leur imprimer une vive impulsion pour les achever avant les époques fixées par le décret de concession.

Les circonstances nouvelles commandent, pour le moment du moins, de notables modifications dans ce programme qui se trouvait tout naturellement tracé.

Nous ne devions pas nous engager dans l'exécution simultanée des travaux qui sont la conséquence de la convention du 17 août, sans nous rendre un compte exact des ressources certaines que nous pourrions mettre en regard des dépenses à faire, et sans nous préoccuper, avant tout, de ménager le crédit de la Compagnie et les facultés de nos actionnaires. Nous avons pensé, après mûr examen, qu'il y avait lieu de retarder l'exécution d'une partie des travaux, sans cesser d'en suivre les études, et de concentrer tous les efforts et toutes les ressources assurées de la Compagnie sur ceux qui ne peuvent manquer d'être plus immédiatement productifs.

Ces travaux sont ceux de la ligne de Paris à Mulhouse. Cette ligne est la seconde artère du réseau de l'Est. Elle a pour résultat de nous assurer le trafic de la Suisse et de l'Allemagne par l'abréviation du parcours, et de desservir la partie industrielle de l'Alsace. L'importance de ce résultat avait été bien compris par une autre Compagnie, lorsqu'elle voulait à tout prix s'emparer de la ligne de Belfort à Mulhouse. La ligne de Montereau à Troyes, dont les produits augmentent d'une manière sensible depuis qu'elle appartient à la Compagnie, ne peut prendre sa valeur réelle que lorsque la section de Paris à Nogent-sur-Seine sera construite. Nous avons le même intérêt à rejoindre le point de Gray où nous rencontrons la Saône qui, par sa communication avec les voies fluviales du Midi, doit nous procurer un trafic considérable.

Le compte que nous allons vous rendre de notre exploitation vous fera apprécier la part qui revient au transport des matières premières et des produits locaux dans l'augmentation de notre circulation. Les contrées traversées par la ligne de Mulhouse sont riches en produits de cette nature, qui donneront des transports intermédiaires importants et qui sont spéciaux aux territoires traversés.

Tous ces produits sont en dehors du grand courant commercial que nous aurons à desservir de Paris à Mulhouse, et constitueraient à eux seuls une circulation suffisante à une grande ligne.

Mais l'expérience a démontré que l'exploitation d'une ligne ne se développe et ne prend son essor que lorsque cette ligne est complétement achevée. Le chemin de fer de Paris à Strasbourg en a fourni une preuve éclatante. Sa circulation a dépassé toutes les prévisions aussitôt que la ligne principale a été achevée, et, depuis ce moment, le progrès ascensionnel des recettes s'est maintenu.

Ce mouvement s'est produit sur toutes les grandes lignes achevées, et on n'en citerait pas une dont, jusqu'à ce jour, les recettes n'aient pas chaque année dépassé d'une manière sensible celles de l'année précédente.

De tout ceci résultent deux conséquences : la première, que la ligne de Paris à Mulhouse possède en elle-même tous les éléments d'une grande circulation ; la seconde, que l'achèvement complet de cette ligne est la condition du développement de cette circulation.

Nous sommes donc fondés à dire que votre intérêt bien compris nous commande de ne reculer devant aucun effort pour construire, dans le plus bref délai possible et malgré la difficulté des circonstances, la ligne directe de Paris à Mulhouse.

Nous ne pouvons atteindre ce but qu'en réalisant le nouveau capital.

Nous avons fait un appel de 150 fr. par action.

Pour cet appel, nous avons adopté un mode déjà expérimenté avec succès par une autre Compagnie.

Le versement exigible immédiatement est de 50 fr. par action, et la somme de 100 fr. n'est exigible qu'au 1er novembre, ce qui laisse à chaque actionnaire la faculté de se libérer avant cette époque, soit en un seul paiement, soit en deux. Dès que le versement de 150 fr. est complété, il est délivré une action au porteur libérée de 250 fr., en échange du certificat nominatif.

*Frais de premier établissement.*

Avant de vous présenter les résultats de l'exploitation de l'exercice de 1853, résultats qui confirment tout ce que nous venons de vous dire sur les produits des grandes lignes achevées, nous devons vous exposer la situation des travaux sur la ligne principale et sur les embranchements qui font partie de la concession de 1845.

Les frais d'établissement de ces lignes, et dont le tableau est joint à ce rapport, montent ensemble, au 31 décembre dernier, à la somme de 139,532,960 fr. 93 c.

En 1845, lors de l'obtention de la concession, le capital social avait été fixé à 125,000,000 fr. Ce chiffre avait été la conséquence du devis établi par le gouvernement et par la Compagnie.

Deux faits principaux, que vous connaissez, ont entraîné avec eux des dépenses qui n'avaient pas été prévues et qui ne pouvaient pas l'être.

Le premier de ces faits est l'augmentation du poids des rails sur toute la ligne. Nous l'avons porté de 30 kilog. par mètre à 37 kilog. 1/2. Cette mesure est devenue depuis une règle générale, même pour l'État, qui vient de l'appliquer sur le chemin de Ceinture. Nous en avons retiré de grands avantages, parce qu'elle nous a permis d'employer un matériel d'une grande puissance et de nature à donner à notre exploitation plus de facilité, plus de sécurité et plus de développement. Vous avez pourvu à l'excédant de cette dépense par l'emprunt de 1852.

Le second fait, qui nécessite les dépenses les plus considérables, n'est pas de ceux dont on puisse se plaindre, parce qu'il n'est rien moins que celui de l'accroissement de la circulation au delà de toutes les prévisions. L'importance du matériel d'une ligne est essentiellement variable. La nécessité de l'augmenter est un signe incontestable de prospérité. Les produits de notre ligne étaient évalués à 16,500,000 fr. ; ils se sont élevés à plus de 25 millions en 1853, alors que nous avons été privés de l'exploitation de l'embranchement de Reims, et que le défaut d'une seconde voie a restreint l'exploitation de l'embranchement de Saarbruck. Ils s'élèveront, selon toute probabilité, à 30 millions cette année, si nous en jugeons par les recettes des trois premiers mois.

L'augmentation du matériel n'est pas la seule dépense qu'ait entraînée l'accroissement de la circulation. Il a fallu, par voie de conséquence, étendre les dépendances des gares et des stations, prolonger les voies d'évitement, construire des bâtiments de remisage, augmenter

Digitized by Google

le nombre des aiguilles et des plaques tournantes, établir de nouveaux quais de chargement et de déchargement.

L'ensemble de ces dépenses sera d'environ 18,500,000 fr.

Quelque considérables qu'elles soient, elles n'égalent pas l'avantage que nous en retirons, puisqu'elles correspondent à un accroissement de nos revenus dans une proportion inespérée.

Lorsque nous vous les avons annoncées à la dernière assemblée générale, nous avons dit qu'il y aurait lieu d'aviser plus tard au moyen de les compenser. Aujourd'hui que, par suite des concessions nouvelles, notre capital a été doublé, nous appliquerons successivement à ces excédants nos ressources disponibles, et nous pourrons ajourner au 1er janvier 1857 les mesures financières qui seront alors nécessaires, à moins que d'ici là des circonstances favorables ne nous fournissent les moyens de les prendre dans des conditions avantageuses pour la Compagnie.

*Stations définitives de Paris à Châlons.*

D'après les conditions de la concession de 1845, l'Etat a pris à sa charge la construction de tous les bâtiments des gares et stations de la ligne principale. Pour nous faciliter, en 1849, l'ouverture de l'exploitation de Paris à Châlons, le gouvernement a fait construire des stations provisoires. Cette mesure nous a permis d'exploiter cette première partie de la ligne aussitôt l'achèvement des travaux; mais elle a eu l'inconvénient de toutes les mesures provisoires, celui d'être incomplète et restreinte.

Cédant à nos pressantes réclamations, M. le ministre des travaux publics a bien voulu donner des ordres pour qu'on procédât à la construction des bâtiments définitifs. Les ingénieurs de l'Etat s'occupent des projets, et il est probable que la Compagnie sera chargée à forfait de l'exécution pour le compte de l'Etat.

Les bâtiments à élever se classent ainsi : 8 stations principales, 5 stations intermédiaires de 1re classe, 9 stations intermédiaires de 2e classe et 6 stations intermédiaires de 3e classe.

Si, comme nous l'espérons, les travaux peuvent être commencés cette campagne, ils seront achevés vers le printemps de l'année prochaine.

*Deuxième voie de Metz à Forbach.*

Ainsi que nous vous l'avons annoncé, nous avons fait entreprendre les travaux de la pose d'une seconde voie entre Metz et la frontière prussienne. Nous avons reconnu chaque jour davantage qu'il était impossible d'effectuer avec une seule voie les transports de toute nature qui nous étaient offerts. Pour ce qui concerne spécialement la houille, nous n'avons pu en transporter que jusqu'à mille tonnes par 24 heures, et encore a-t-il fallu des services de jour et de nuit. Pour répondre aux besoins de l'industrie et des usines, il faudrait pouvoir en transporter une quantité beaucoup plus considérable.

Nous espérons que la seconde voie sera posée vers la fin du mois de juin prochain entre Forbach et Saint-Avold, et que, vers la fin du mois d'août suivant, elle sera complétement achevée entre Saint-Avold et Metz.

A ce moment la circulation des houilles pourra recevoir tout son développement.

*Embranchement de Reims.*

Voici plusieurs années, Messieurs, que nous vous parlons de l'embranchement de Reims. Toutes les mesures avaient été prises par les ingénieurs de l'Etat pour que les travaux fussent achevés avant la fin de 1853, et nous avions l'espoir d'ouvrir immédiatement l'exploitation. Un événement de force majeure n'a pas permis d'obtenir ce résultat désirable. Dans la construction du souterrain de Rilly-la-Montagne, qui est à la charge de l'Etat, des éboulements considérables ont retardé l'achèvement de cet ouvrage d'art, dont l'exécution présentait, il est vrai, de grandes difficultés. Ce n'est qu'à la fin du mois de février dernier que la plate-forme nous a été livrée, et que nous avons pu commencer les travaux du ballastage et de la pose de voie, qui seuls sont sous notre responsabilité et à notre charge. Nous avons la satisfaction de vous annoncer que nous pourrons ouvrir l'exploitation d'Epernay à Reims dans le courant du mois de juin prochain.

*Gare de Strasbourg.*

Nous n'avons encore à la gare de Strasbourg que des bâtiments provisoires affectés tout à la fois au service de notre ligne principale et au service de la Compagnie de Strasbourg à Bâle.

Les bâtiments définitifs sont en voie de construction; leur degré d'avancement nous permet d'espérer que nous pourrons y installer nos différents services dans le courant du mois de septembre prochain.

Au moment où ces travaux s'achèvent dans la gare de Strasbourg pour le compte de l'Etat, d'autres travaux d'une utilité incontestable vont y être commencés pour le compte de la ville de Strasbourg, avec le concours de la Compagnie.

Cette question étant toute nouvelle pour vous, nous devons entrer dans quelques explications.

L'entrepôt des douanes, à Strasbourg, est placé actuellement sur les bords de l'Ill, dans l'intérieur de la ville. Les marchandises en provenance des chemins de fer de Paris à Strasbourg et de Strasbourg à Bâle ne peuvent y arriver que difficilement, et après avoir subi un camionnage et des mouvements de chargement, de déchargement et de vérification, opérations qui ont toujours pour conséquence des dépenses considérables, et qui occasionnent souvent des avaries.

Il était d'un grand intérêt pour la ville, pour le commerce et pour la Compagnie de changer complétement cette situation fâcheuse pour tous, et le seul parti à prendre était de transformer la halle aux blés actuelle en entrepôt de douanes.

Ce bâtiment est contigu à la gare et nous en avions demandé la suppression. Il en devient aujourd'hui une des dépendances et un complément utile.

Le double effet de cette combinaison sera de faire entrer immédiatement dans l'entrepôt et sans transbordement les marchandises en provenance des deux chemins de fer, et de rendre un des hangars de la gare des marchandises à sa destination première.

Les travaux à exécuter pour approprier la halle aux blés au service de la douane et pour établir des voies de fer, des plaques tournantes et autres dispositions matérielles nécessaires au service, montent ensemble, suivant devis dressé contradictoirement, à la somme de de 260,000 fr.

Sur cette somme, 50,000 fr. seulement sont à la charge de la Compagnie, et 210,000 fr. sont à la charge de la ville, qui les remboursera en 50 annuités de 8,161 fr. 75 c. chacune (intérêts à 3 0/0 et amortissement compris).

*Embranchement de Metz à Thionville.*

L'embranchement de Metz à Thionville, qui nous a été concédé par le décret du 25 mars 1852, est presque terminé. On s'occupe du ballastage et de la pose de la voie. Nous espérons l'ouvrir à l'exploitation vers la fin de l'été.

Ce résultat aurait été obtenu dès le commencement de cette année si les fournitures de rails ne nous avaient fait défaut aux époques stipulées par nos marchés.

La Compagnie a pris les mesures que motivaient ces retards regrettables.

*Matériel roulant.*

Dans le courant de l'année qui vient de finir, et pour répondre aux besoins croissants de notre exploitation, nous avons augmenté notre matériel de :

27 locomotives à voyageurs,
40 locomotives à marchandises,
65 tenders,
72 voitures à voyageurs,
90 fourgons, trucks et écuries,
1,516 wagons à marchandises.

Ces 1,516 wagons sont disposés de manière à recevoir un chargement de 8,000 à 10,000 kil.

Au 31 décembre 1853 notre matériel, ainsi augmenté se composait de :

414 locomotives à voyageurs,
82 locomotives à marchandises,
492 tenders,
94 voitures de 1re classe,
40 voitures mixtes,
200 voitures de 2e classe,
284 voitures de 3e classe,
275 fourgons à bagage, trucks, écuries,
3,480 wagons à marchandises et wagons à sable.

Ce matériel, quelle qu'en soit l'importance, ne suffit pas encore pour répondre à la circulation actuelle. Il nous reste à recevoir, en vertu de marchés passés avec divers constructeurs :

21 locomotives à voyageurs,
25 locomotives à marchandises,
6 machines de gare,
255 wagons à marchandises.

Nous recevrons aussi, partie dans le courant de cette année, partie dans le courant de l'année prochaine, le matériel qui avait été commandé par l'ancienne Compagnie de Gray et qui se compose de :

22 machines à voyageurs,
6 machines à marchandises,
28 tenders,
5 voitures à voyageurs de 1re classe,
10 voitures mixtes,
15 voitures de 2e classe,
50 voitures de 3e classe,
35 wagons à bagages, trucks, écuries,
235 wagons à marchandises et wagons à sable.

La fabrication des locomotives est une opération longue et difficile. Pour s'assurer un bon matériel, il est nécessaire de s'y prendre longtemps à l'avance. Nous avons commandé 150 machines pour le service des nouvelles concessions. La livraison de ces machines s'effectuera ainsi qu'il suit :

6 dans le dernier semestre de 1854,
10 dans le premier semestre de 1855,
30 dans le second semestre de 1855,
52 dans le premier semestre de 1856,
52 dans le second semestre de 1856.

*Ateliers de réparation.*

La question de l'emplacement et de l'importance de nos ateliers de réparation a été longtemps débattue et nous vous en avons entretenus à diverses reprises. Nous avons eu la satisfaction de vous informer l'année dernière que M. le Ministre des travaux publics avait adopté les projets définitifs que nous avions

Digitized by Google

présentés. Nous en avons soumissionné l'exécution pour le compte de l'Etat, et l'activité que nous avons imprimée aux travaux a été telle qu'aujourd'hui nos installations sont à peu de chose près complètes.

Voici l'énumération des principales dispositions prises et l'indication des travaux exécutés en 1853 :

1° A la gare de La Villette, l'atelier de réparation des voitures est terminé ainsi que l'agrandissement du magasin et du dépôt des machines. Les nouveaux bâtiments occupent un espace de 11,440 mètres carrés.

2° A Epernay, les ateliers de réparation des locomotives et des tenders, dont la superficie n'était d'abord que de 12,000 mètres carrés, occupent aujourd'hui une superficie de 17,600 mètres carrés. Ils se composent de l'atelier de montage, de l'atelier des forges et bandages, de l'atelier d'ajustage, de l'atelier de réparation et de remisage des tenders, de la remise des voitures, des magasins et bureaux. En outre, une seconde rotonde pour le service do 16 machines a été construite. Elle est complétement terminée.

3° Il n'y avait à Bar-le-Duc qu'une installation provisoire tout à fait insuffisante. On y a construit un dépôt de 330 mètres carrés pour 16 machines avec les bâtiments accessoires.

4° Les installations provisoires faites à la hâte à la fin de 1852, à Nancy, vont être définitivement remplacées par deux rotondes pouvant contenir chacune 16 machines.

5° On a doublé à Strasbourg le bâtiment de dépôt des machines.

6° Les ateliers de Montigny qui comprenaient déjà un montage, une forge, un ajustage et un atelier pour la réparation des wagons, occupant ensemble une superficie de 5,200 mètres carrés, ont été augmentés de deux bâtiments provenant de l'ancienne gare provisoire de Metz. Les ateliers de Montigny comprennent aussi une rotonde pour 16 machines locomotives.

7° Une autre rotonde pour 16 machines a été construite à Forbach ainsi qu'un petit atelier et un grand réservoir.

Enfin, les dépôts sont munis des machines fixes et de l'outillage qui, tout en assurant la précision du service, contribuent à l'économie et à la perfection du travail.

*Fours à coke.*

Nous avons fait construire à Dattweiler, dans le bassin houiller de Saarbruck, 84 fours à coke; nos mesures sont prises pour en faire construire 120 autres. Si, comme nous l'espérons, ils peuvent être achevés dans le cours de la campagne qui va s'ouvrir, nous serons en mesure, dès les premiers jours de l'année prochaine, de fabriquer en moyenne 180 tonnes par jour, quantité qui nous sera nécessaire à cette époque pour le service de la traction.

La substitution du coke de Saarbruck au coke belge nous permettra de réaliser une importante économie. Le coke obtenu jusqu'à présent à Saarbruck est, il est vrai, de qualité un peu inférieure à celui de Belgique; il est plus friable et donne plus de déchets; mais d'une part ces défauts sont déjà atténués par les améliorations que nous introduisons dans les moyens de fabrication, et de l'autre cette différence dans la qualité disparaît devant la différence dans les prix. Nous réaliserons en effet sur le prix actuel une économie réelle de 12 fr. par tonne, toute compensation faite, et notre consommation journalière étant de 180 tonnes, notre économie sera d'environ 2,000 fr. par jour. Elle apportera une notable diminution dans les dépenses de la traction.

*Exploitation.*

Après vous avoir ainsi exposé la situation des affaires générales de la Compagnie et l'état d'avancement des travaux qui restent à terminer sur la ligne principale et sur les embranchements, nous devons vous communiquer les résultats de l'exploitation pendant l'année 1853. Nous appelons votre attention sur les chiffres que nous allons vous mettre sous les yeux ; ils justifient ce que nous avons dit sur l'accroissement do notre trafic et n'ont pas besoin de commentaires.

En 1852, le nombre de voyageurs transportés avait été de 1,950,165.

En 1853, il a été de 2,449,055.

Le produit des voyageurs en 1852 avait été de 8,510,171 fr. 97 c.

En 1853, il a été de 11,425,041 fr. 17 c.

L'augmentation du nombre des voyageurs a donc été en 1853 de 25 0/0, et l'augmentation du produit a été de 34 0/0.

Indépendamment des omnibus qui desservent les trains et qui conduisent les voyageurs des stations les plus importantes de la ligne dans l'intérieur des villes, nous avons 168 services journaliers de correspondances qui parcourent ensemble chaque jour 5,313 kilomètres.

Le nombre des voyageurs transportés par ces services a été de 1,653 par jour, et le produit de 3,699 fr. 11 c. par jour.

Cette recette, acquise à l'aide des services dont nous vous parlons, entre pour 12 0/0 dans la recette générale des voyageurs au départ des stations, et pour 25 0/0 dans le nombre.

En 1852, le produit de la marchandise transportée à petite vitesse, a été de 5,735,839 fr. 26 c., non compris le transport des objets en service qui s'élevaient à 282,886 fr. 58 c. et qui ne se trouvent pas compris dans les produits de 1853.

Il a été en 1853 de 11,680,478 fr. 49 c.

L'augmentation a donc été de 5,944,639 fr. 23 c. pour 1853, c'est un accroissement de 103 0/0, soit plus du double relativement au chapitre des recettes de l'année précédente.

En 1852, nous avons transporté 1,198 tonnes par jour, et en 1853 2,227 tonnes. L'augmentation a été de 1,029 tonnes par jour, soit de 85 0/0.

En 1852, le produit de 1,198 tonnes par jour avait été de 15,355 fr. 05 c.

En 1853, le produit des 2,227 tonnes a été de 31,455 fr. 59 c.

L'augmentation a donc été de 104 0/0.

La proportion de l'augmentation du produit dépasse celle de l'augmentation du nombre des tonnes, et cela s'explique par le développement du parcours.

En 1852, le nombre des tonnes transportées à la distance entière a été do 353 par jour.

En 1853, il a été de 609 tonnes par jour, soit une augmentation de 69 0/0.

En 1852, le parcours moyen d'une tonne a été de 150 kilomètres.

En 1853, il a été de 169 kilomètres.

Enfin, Messieurs, et ces chiffres sont les plus significatifs, les produits généraux, tant en voyageurs qu'en marchandises, se sont élevés, en 1852 à 15,928,460 fr. 75.

En 1853, ils se sont élevés à 25,329,109 fr. 33 c.

Augmentation, 9,683,527 fr. 16 c., soit 60 0/0.

En 1852, avec une exploitation moyenne sur 508 kilomètres, le produit a été de 30,798 fr. par kilomètre.

Et en 1853, avec une exploitation de 627 kilomètres, le produit a été de 40,397 fr. par kilomètre.

Ainsi donc, non-seulement nos recettes ont été augmentées par le fait d'une exploitation de 119 kilomètres de plus, mais encore, par le fait de l'accroissement de la circulation générale, la recette par kilomètre s'est augmentée de 9,591 fr., soit 31 0/0.

Ainsi que nous l'avions prévu dans notre dernier rapport d'avril 1853, le transport des marchandises s'augmente dans une proportion plus grande encore que celui des voyageurs. La comparaison de deux chiffres suffira pour le prouver.

En effet, en 1852, le produit kilométrique, qui avait été de 30,798 fr., se subdivisait comme suit :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs..... | 16,752 fr. | » soit | 56 0/0 |
| Bagages, articles de messageries et autres produits à grande vitesse..... | 2,755 | » — | 8 — |
| Produit de la petite vitesse..... | 11,291 | » — | 36 — |

En 1853, le produit, en s'élevant à 40,397 fr. par kilomètre, se subdivise approximativement comme suit :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs..... | 18,222 fr. | soit | 45 0/0 |
| Bagages, articles de messagerie et autres produits à grande vitesse..... | 3,546 | | 8 — |
| Produits de la petite vitesse..... | 18,629 | | 47 — |

Les augmentations portent principalement sur les objets suivants :

| | 1852. tonnes. | 1853. tonnes. | AUGMENTAT. |
|---|---|---|---|
| Grains et farines..... | 71,433 | 134,573 | 88 0/0 |
| Houille..... | 24,478 | 135,991 | 455 — |
| Coke..... | 2,063 | 26,047 | 1,162 — |
| Fers..... | 29,008 | 66,093 | 127 — |
| Fontes..... | 7,502 | 13,521 | 80 — |
| Cotons en balles..... | 7,176 | 23,184 | 223 — |
| Pierres..... | 14,089 | 50,676 | 259 — |

Ces augmentations, et la nature des objets sur lesquels elles portent, démontrent la richesse et l'avenir de notre ligne. Nul ne saurait dire où peut s'arrêter le développement du transport des matières qui forment la source principale de ces accroissements.

Grâce à la voie que nous leur offrons et aux débouchés qu'elle leur facilite, ces produits pourront, en effet, augmenter d'une manière notable; il suffira pour cela d'augmenter les moyens d'exploitation.

Les produits de petite vitesse auraient été encore plus considérables, si, pour répondre à l'appel du Gouvernement et pour venir en aide dans un moment de disette, notre Compagnie n'avait pas abaissé momentanément ses tarifs pour le transport des céréales et farines.

La proportion croissante que nous venons de signaler dans l'exploitation du courant de l'année 1853 se maintient en 1854.

Pendant les quinze premières semaines de 1853, nos recettes s'étaient élevées ensemble à 5,678,047 fr. 42 c.

Pendant les quinze semaines correspondantes de cette année, elles se sont élevées à 7,513,911 fr. 56 c.

Il y a donc déjà une différence de 1,835,864 f. 14 c. au profit de 1855.

*Dividende.*

Les recettes de l'année 1853 se décomposent ainsi qu'il suit :

Reliquats des produits de l'exploitation de

Digitized by Google

| | | |
|---|---|---|
| 1852, | | 14,139 » |
| Produits bruts de l'exploitation, | | 25,329,109 33 |
| Intérêts de placements de fonds et recettes diverses, | | 516,660 94 |
| | | 25,859,909 27 |
| *A déduire pour dépenses d'ordre.* | | |
| Impôt du dixième, | 466,634 25 | |
| Restitution pour surtaxes, | 163,264 54 | |
| Subventions aux correspondances, omnibus, factage et camionnage, | 329,647 79 | |
| Remises selon les traités, | 401,894 » | |
| Remises résultant de transports effectués en commun avec le chemin de Lyon, | 362,047 67 | |
| Remboursements opérés par suite de décisions judiciaires, | 120,043 11 | |
| | 1,843,501 36 | 1,843,501 36 |
| Dépenses d'exploitation, | | 10,977,838 02 |
| Produit net, | | 13,977,838 02 |
| *A défalquer :* | | |
| Intérêts payés aux actions, | 5,000,000 » | |
| Intérêts servis aux obligations, | 925,000 » | |
| Prélèvement pour la caisse des retraites, | 75,000 » | |
| | 6,000,000 » | 6,000,000 » |
| Reste, | | 7,977,838 02 |

Conformément à l'art 47 des statuts, l'emploi de ce produit net se décompose comme suit :

| | |
|---|---|
| Retenue destinée à constituer un fonds de réserve pour les dépenses imprévues et dont la quotité ne peut être inférieure à 5 0/0 du produit net, | 398,891 90 |
| A distribuer en dividende, | 7,578,946 12 |

Soit 30 fr. 31 c. par action.

Ce dividende afférant à l'exercice 1853, joint à la somme de 20 fr. déjà payée à titre d'intérêt, permettrait de répartir un dividende total de 50 fr. 31 c., soit 10,06 0/0.

Conformément à l'art. 51 des statuts, qui veut que le montant des dividendes à distribuer soit fixé par l'assemblée générale des actionnaires, sur la proposition du Conseil d'administration, nous vous demandons de fixer le dividende à la somme de 30 fr. 30 c. par action.

Si vous approuvez le paiement de ce dividende, il sera effectué à la caisse de notre Compagnie à partir de mardi prochain 1er mai,

*Situation financière.*

| | | |
|---|---|---|
| Le solde au 31 décembre 1852 était de | | 26,820,231 33 |
| Les recettes de l'année, y compris l'excédant des produits de l'exploitation sur les dépenses, intérêts payés, étaient, au 31 décembre, de | | 39,213,762 55 |
| Total, | | 66,033,993 88 |
| Les dépenses, y compris les avances faites à divers entrepreneurs, ont été de | | 34,793,874 48 |
| Excédant des recettes sur les dépenses à la fin de 1853, | | 31,240,119 40 |
| A DÉDUIRE : | | |
| Le cautionnement, constitué en espèces, déposé à la Caisse des consignations, | | 1,250,000 » |
| Somme disponible au 31 décembre 1853, | | 29,990,119 40 |

Au 31 mars dernier, la somme disponible, ainsi qu'il résulte du tableau que vous avez sous les yeux, était de, 25,310,025 fr. 23 c.

Le produit des 50,000 obligations de 500 fr., émises conformément à la délibération de l'assemblée générale d'avril 1852 a été comme suit :

| | |
|---|---|
| Au 31 décembre 1853, il avait été versé la somme de | 24,426,400 |
| Il ne restait plus à recouvrer que, | 573,600 |
| | 25,000,000 |

Nous avons toujours en portefeuille 10,000 obligations affectées, par convention du 25 mars 1852, au prolongement ultérieur et éventuel de l'embranchement de Metz et à Thionville.

*Chemin de Ceinture.*

Un décret du 10 décembre 1851 a concédé le chemin de fer de Ceinture aux Compagnies de Strasbourg, d'Orléans, de Lyon, du Nord et de Rouen. Conformément à la convention passée avec M. le Ministre des Travaux publics, ce chemin de fer a été administré par un syndicat composé des délégués des cinq Compagnies intéressées.

La participation à l'exploitation du chemin de fer de Ceinture devant rester attachée à l'exploitation des cinq Compagnies de chemins de fer pendant toute la durée de leurs concessions, elles ont présenté au Gouvernement une demande en autorisation de Société anonyme, et elles lui ont soumis le projet des statuts destinés à régir cette Société.

Le 21 mars 1853, un décret rendu sur le rapport du Ministre des travaux publics, a réglé l'organisation du syndicat destiné à représenter les Compagnies concessionnaires. Ce décret, en visant le projet des statuts qui doit régir la Société anonyme du chemin de fer de Ceinture, a reproduit, d'ailleurs, toutes les dispositions proposées par les Compagnies relativement à l'organisation du syndicat.

Il s'est élevé une difficulté de forme.

La section du conseil d'Etat, appelée à examiner le projet des statuts, n'a pas trouvé, dans les délibérations des assemblées générales de chaque Compagnie, des pouvoirs assez explicites à l'effet : 1° d'accepter la concession ; 2° de former la demande en autorisation de Société anonyme et d'arrêter les statuts ; 3° de consentir aux modifications que le Gouvernement pourrait demander à la rédaction de ces statuts. Elle a considéré que le capital de la Société nouvelle ayant été limité à la somme de 5 millions à payer à l'Etat à titre de concours, les Compagnies ne justifiaient ni d'un fonds de réserve, ni d'un capital social suffisant pour pourvoir aux dépenses que pourrait nécessiter la mise en exploitation du chemin.

Pour satisfaire à ces diverses demandes, les cinq Compagnies intéressées profitent des assemblées générales d'avril pour proposer à l'approbation de leurs actionnaires la résolution suivante :

« Conformément à la proposition du Conseil » d'administration, développée dans le rapport, » l'assemblée générale approuve et ratifie :

» 1° La convention provisoire pour la concession du chemin de fer de Ceinture, passée, le » 10 décembre 1851, entre S. Exc. M. le Ministre » des travaux publics et les quatre Compagnies » anonymes concessionnaires des chemins de » fer de Paris à Rouen, de Paris à Orléans, de » Paris à Strasbourg et du Nord ;

» 2° La demande en autorisation de Société » anonyme pour l'exploitation du chemin de » fer de Ceinture, présentée à S. Exc. M. le Ministre de l'agriculture et du commerce, le » 20 octobre 1852, au nom des quatre Compagnies sus-désignées et de la Compagnie du » chemin de fer de Paris à Lyon, par les membres délégués à cet effet des Conseils d'administration desdites Compagnies ;

» 3° Le projet de statuts destinés à régir » cette Société anonyme tel qu'il a été arrêté, » sous la date du 21 avril 1853, par les représentants des Compagnies sus-désignées et » transmis au Conseil d'État par S. Exc. M. le » Ministre de l'agriculture et du commerce.

» L'Assemblée générale donne, en outre, » tous pouvoirs au Conseil d'administration, à » l'effet de consentir aux modifications qui » pourraient être demandées par le Gouvernement dans les statuts projetés, notamment » en ce qui touche l'augmentation du fonds social. »

*Administrateurs.*

L'incorporation de la ligne de Blesme et Saint-Dizier à Gray dans le réseau des chemins de fer de l'Est, et la liquidation de la Compagnie de Gray, qui en a été la conséquence, ont créé deux vacances dans le Conseil d'administration.

L'art. 17 des statuts fixe à vingt-cinq le nombre des membres du Conseil d'administration, et l'art. 24 prescrit qu'en cas de vacance il y sera pourvu provisoirement par le Conseil d'administration.

Pour remplir ces deux vacances, nous avons nommé MM. ADOLPHE D'EICHTHAL ET HENRY DAVILLIER.

Nous venons vous demander de vouloir bien ratifier ces deux nominations.

Enfin, Messieurs, nous profitons de notre réunion en assemblée générale extraordinaire, pour vous demander, conformément aux art. 41 et 26 des statuts, d'autoriser le Conseil d'administration à vendre en temps opportun les terrains ou portions de terrains situés sur la ligne et devenus inutiles.

En résumé, Messieurs,

Nous ouvrirons dans le courant du mois de juin prochain l'exploitation de l'embranchement de Reims et à la fin de l'été celle de l'embranchement de Metz à Thionville.

La pose de la seconde voie de Metz à la frontière prussienne sera terminée au mois de septembre.

Nos recettes augmentent chaque jour, et la première année de l'exploitation de la ligne principale, bien que privée de l'embranchement de Reims, nous pouvons vous distribuer un dividende de plus de 10 0/0.

Les recettes des quatre premiers mois de cette année permettent d'espérer qu'à l'assemblée générale de l'année prochaine, nous pourrons vous proposer la distribution d'un dividende plus élevé.

Ces résultats sont d'un bon augure pour les lignes nouvelles dont nous commencerons l'exécution avec la prudence que veulent les circonstances, mais que nous entreprendrons avec

Digitized by Google

résolution pour obtenir, dans le plus bref délai, le revenu que nous sommes en droit d'attendre de la ligne de Paris à Mulhouse.

Le rapport que nous venons d'avoir l'honneur de vous présenter sur la situation de la Compagnie, vous démontre que, dès le début, notre entreprise a atteint un degré de prospérité que nous nous efforcerons de maintenir et d'étendre.

---

## Crédit foncier de France.

*Rapport à l'Assemblée du 25 avril*, par M. L. WOLOWSKI, *directeur général*.

Messieurs,

Le Conseil d'administration me charge de vous présenter le tableau de la marche de notre entreprise, et des premiers résultats obtenus.

Ces résultats vous paraîtront satisfaisants, surtout si vous tenez compte des difficultés que le développement de notre Compagnie a rencontrées.

Les unes tenaient à la nature même des choses, aux obstacles qu'une institution nouvelle doit toujours surmonter, et qui se produisaient devant nous, nombreux et sérieux. Les autres ont été la suite inévitable des complications extérieures, de cette crise financière qui a rudement pesé sur toutes les affaires, crise dont nous avons ressenti l'atteinte, peu de temps après l'extension donnée à nos opérations, et qui s'est constamment aggravée depuis.

Cependant le Crédit foncier a pu réaliser d'importantes ressources et rendre des services incontestables, au milieu de ces événements imprévus et menaçants. Bien qu'il ne fonctionne en réalité que depuis une année, déjà les préventions se dissipent, l'excellence du mécanisme de l'amortissement, appliqué aux dettes privées, pénètre dans les convictions; les hostilités s'effacent, et il nous est permis d'entrevoir le moment où nous pourrons accomplir notre mission, en procédant sur une large échelle à la conversion de la dette hypothécaire de la France.

Nous n'avons pas besoin de vous rappeler, Messieurs, la manière dont la Banque foncière de Paris, limitée au ressort de la Cour impériale de Paris, a été transformée en Crédit foncier de France. C'est de ce moment que date notre existence réelle; le total des prêts réalisés au 31 décembre 1852 n'atteignait pas 1 million.

Les premiers mois de 1853 ont été employés à nous organiser dans les départements; en juillet, la création de nos directions a été complétée; nous venons de les fortifier par des rapports suivis avec le corps du notariat.

Les travaux préparatoires que nécessite un établissement de cette importance sont à peine terminés; cependant, Messieurs, le chiffre des prêts déjà consentis, ou dont la réalisation est prochaine, s'élève à près de 50 millions.

Les comptes que nous allons avoir l'honneur de vous présenter prouvent qu'en vous associant à une entreprise d'utilité publique, vous ne vous êtes point mépris sur l'avenir qui lui était réservé. Elle doit, comme tous les établissements qui reposent sur une base solide, être profitable à ceux qui y ont pris part, en même temps qu'utile au pays.

Le Gouvernement a voulu doter la propriété d'un moyen de libération successive en harmonie avec les ressources dont elle peut disposer.

Pourquoi la dette hypothécaire actuelle pèse-t-elle si lourdement sur le sol? pourquoi un emprunt est-il trop souvent l'avant-coureur de la ruine du propriétaire? C'est que l'obligation de rembourser le capital à une échéance fixe et rapprochée amène une impossibilité d'exécution. La terre ne restitue que peu à peu, sous la forme d'un accroissement régulier de revenu, les avances qu'on lui confie; elle ne peut donc les solder que par la voie de l'amortissement. En supprimant l'échéance de la dette, le Crédit foncier empêche, soit les conditions onéreuses qui accompagnent le renouvellement des engagements hypothécaires, soit les rigueurs plus grandes encore de l'expropriation.

D'un autre côté, une fois que le mécanisme de l'institution aura été bien compris, elle ne peut manquer d'obtenir la préférence de la part des nombreux capitaux qui se placent sur hypothèque, et qui s'élèvent, chaque année, à plus de 500 millions; la perception de l'impôt l'atteste.

Dans sa forme ordinaire, le contrat hypothécaire est sujet à de graves inconvénients. Il enlève, pendant sa durée, la libre disposition de la somme prêtée, car le transport des *grosses* est onéreux et difficile, et les efforts tentés pour les fractionner ont échoué dans la pratique.

Si l'époque du remboursement arrive dans un temps de prospérité, le placement des fonds reçus ne pourra être fait qu'à des conditions peu avantageuses.

Dans le cas contraire, lorsque le contrat expire au milieu de circonstances difficiles qui pèsent sur le marché, et déprécient le cours de toutes les valeurs, le propriétaire débiteur est presque toujours hors d'état de payer. Pour rentrer dans ses fonds, le créancier doit entamer les longues et ruineuses poursuites d'expropriation, dans les formes du droit commun, et il risque fort, dans l'intervalle, d'être privé même de la perception des intérêts.

Nous ne parlons pas des périls que fait courir à ce mode de placement la législation actuelle. *Les dangers de prêter sur hypothèque* ont fourni le texte de plus d'un volume, et la matière n'est pas encore épuisée. Le Crédit foncier avait besoin, pour s'établir, de dispositions exceptionnelles, grâce auxquelles il est à l'abri de cette menace.

Le créancier hypothécaire ordinaire est exposé à l'incertitude des rentrées, pour le capital et pour les intérêts; si l'argent est cher, il n'est pas remboursé à l'échéance; si l'argent est bon marché, il ne peut employer qu'avec perte la somme qui lui rentre au moment où les placements deviennent les plus difficiles.

Combien est différente la position du porteur *d'obligations foncières*, qui possèdent la garantie incontestable d'une première hypothèque sur des immeubles d'une valeur au moins double, et dont les intérêts, garantis par notre capital social, sont aussi régulièrement servis que les arrérages de rentes sur l'État.

Ces *obligations* sont des fractions du contrat hypothécaire, ramenées à une forme qui rend leur circulation facile. La certitude de ne pas éprouver de retard dans la perception du revenu qu'elles procurent, fait traverser avec plus de patience les moments de crise, dans lesquels une dépréciation passagère peut les atteindre, et quand le pays se sera un peu familiarisé avec les avantages et la solidité exceptionnelles de l'institution, ces dépréciations subites cesseront de se produire, comme le prouve l'exemple de l'Allemagne et de la Pologne, où les *lettres de gage* conservent la meilleure tenue, sur le marché des capitaux, au milieu des circonstances les plus inquiétantes.

L'institution du Crédit foncier conserve au placement sur immeubles le caractère de solidité exceptionnelle qui appartient à un contrat, incrusté pour ainsi dire dans le sol lui-même, et lui donne ce qui lui manquait, la régularité du paiement des intérêts et la facilité de négociations des titres.

Ces deux avantages font rechercher la rente et les obligations des grandes Compagnies. Les habitudes de ceux qui placent sur hypothèque se modifieut; aujourd'hui, pour que la propriété ne soit pas privée du concours d'une grande partie des capitaux dont elle a besoin, il faut que le contrat hypothécaire subisse une transformation.

Sans doute, l'impérissable garantie que présente le sol contribue à maintenir les anciennes habitudes; elle les empêchera de se déplacer, si, la garantie restant la même, la forme du contrat se rapproche davantage des facilités offertes par le crédit public, et se plie aux nouvelles exigences des capitaux.

Le Crédit foncier n'aura pas seulement pour résultat d'alléger les conditions de l'emprunt pour le propriétaire, il maintiendra dans une direction qui serait sans cela de plus en plus abandonnée, les capitaux sollicités à se porter sur d'autres placements.

Ainsi l'institution à laquelle, Messieurs, vous avez donné votre concours n'est pas seulement utile, elle est devenue nécessaire, au milieu du développement général et des conditions nouvelles du crédit.

Les placements hypothécaires montent, avons-nous dit, à 500 millions par an. Nos opérations se sont élevées presque au dixième de cette somme, dans le cours de notre première année d'existence active.

Cependant, la loi, si impatiemment attendue, sur la *transcription* des actes de vente et sur l'inscription de l'*action résolutoire*, est encore soumise aux délibérations du Corps législatif. Elle mettra un terme au triste état d'irrégularité qui affecte la plupart des établissements de propriété dans les départements.

C'est un fait à la fois important et triste à constater. La majeure partie des immeubles situés dans les départements sont dépourvus de titres conformes aux exigences de la loi : à leur égard, la propriété repose bien plus sur la tradition et sur la confiance que sur le Code Napoléon. Or, si dans les transactions ordinaires, dans les prêts d'une durée limitée à quelques années, on peut se contenter de la garantie que présentent des renseignements individuels, il n'en est pas ainsi à l'égard d'une institution qui prête pour un demi-siècle. Elle ne saurait, sans un grave péril, se départir des règles du droit; elle prête au sol et non à celui qui le détient temporairement; elle ne saurait fonctionner comme institution de crédit *personnel*, alors que son essence lui prescrit de se renfermer exactement dans les limites du crédit *réel*.

Là se rencontre l'obstacle le plus sérieux au développement de l'institution, en dehors des localités où la constitution de la propriété est plus régulière.

On a souvent fait entendre des plaintes sur les *prétendues exigences* du CRÉDIT FONCIER, parce qu'on n'a pas suffisamment apprécié les devoirs qui nous sont imposés. Nous sommes obligés de maintenir des conditions dont l'accomplissement peut quelquefois être difficile dans l'état actuel de la législation; la surveillance éclairée de MM. les commissaires du gouvernement nous

Digitized by Google

avertirait bien vite de tout écart que nous commettrions sous ce rapport.

D'ailleurs, l'exacte observation des règles prescrites est la condition première de notre crédit; il ne faut pas que le moindre doute s'élève quant à la solidité du gage sur lequel repose l'émission des obligations foncières.

La loi peut utilement intervenir, en donnant à la propriété une base plus solide. Nous ne serons pas seuls à en profiter; cette loi constituera le droit commun de la France, elle n'aura aucun caractère exceptionnel, et tout nous permet d'espérer que le pays pourra prochainement en recueillir les avantages.

Tant que la loi sur la transcription ne sera point venue réparer un oubli regrettable de notre Code, le CRÉDIT FONCIER devra se résigner à n'agir que partiellement dans les départements.

« Vous auriez dû attendre, a-t-on dit, que le » régime hypothécaire fût modifié pour enta- » mer vos opérations. » Ce reproche prouve que nous n'avons rien négligé pour hâter le moment, où, conformément à la pensée du gouvernement, le pays pourra profiter tout entier de l'institution du CRÉDIT FONCIER.

Les travaux préparatoires s'accomplissent, l'organisation se développe, les esprits se familiarisent avec les nouveaux procédés du crédit territorial, et les immeubles dont la situation est régulièrement établie, sous l'empire de la loi actuelle, peuvent profiter immédiatement des bienfaits de l'institution.

Il eût été, sans doute, plus commode et plus facile de ne rien faire jusqu'à la révision complète de la loi hypothécaire; mais cet ajournement n'aurait pas servi à mûrir la question, comme l'expérience à laquelle nous avons procédé, sans hésitation et sans retard. Le succès qui l'a déjà couronnée, malgré les imperfections de la loi et les difficultés financières du moment, suffit pour faire apprécier les services qu'elle rendra quand ces entraves auront disparu, quand elle pourra fonctionner, en temps normal, sous l'empire d'une législation améliorée.

C'est d'abord pour le ressort de la cour impériale de Paris que notre Société a été établie; c'est dans ce ressort que nos premiers efforts ont pu porter fruit dès l'origine. L'organisation des autres départements a été une œuvre longue et difficile.

En outre, l'établissement de la propriété est généralement très-régulier dans la capitale. Il en résulte que, jusqu'ici, Paris compte plus de prêts autorisés que les départements. Cette différence tend, du reste, à s'effacer: au début elle était bien autrement forte; les prêts autorisés en province ont, pendant plusieurs mois, formé moins du quart du chiffre total; ils ne se sont élevés *au tiers* qu'à la fin de juillet, et ils tendent maintenant à s'égaliser avec les prêts de la capitale, où notre Société, tout en maintenant fermement le principe de ne prêter que sur les immeubles déjà achevés, a grandement aidé au développement des constructions nouvelles.

Nous croyons devoir entrer dans des détails plus précis sur ces opérations fondamentales de la Compagnie.

Les prêts autorisés jusqu'à présent sont au nombre de onze cent trente-quatre. Ils s'élèvent à 56,239,000 fr., et atteignent près de 60 millions, en y comprenant le crédit de 3 millions ouvert aux Sociétés de Nevers et de Marseille.

Sur ce total, trois cent quatre demandes d'emprunt, autorisées par la Compagnie, pour une somme de 7,279,500 fr., ont été retirées ou annulées faute de justifications suffisantes.

La décomposition des autorisations accordées, quant à l'importance des prêts, donne le résultat suivant :

| | | Autorisations | Pour une valeur de |
|---|---|---|---|
| De 300 à 10,000 | | 374 | 1,610,600 |
| De 10,000 à 20,000 | | 166 | 2,250,090 |
| De 20,000 à 30,000 | | 140 | 3,031,800 |
| De 30,000 à 40,000 | | 78 | 2,496,100 |
| De 40,000 à 50,000 | | 70 | 2,999,060 |
| De 50,000 à 60,000 | | 59 | 3,001,000 |
| De 60,000 à 70,000 | | 45 | 2,738,000 |
| De 70,000 à 80,000 | | 22 | 1,606,000 |
| De 80,000 à 90,000 | | 19 | 1,537,000 |
| De 90,000 à 100,000 | | 4 | 367,000 |
| De 100,000 à 200,000 | | 99 | 12,618,500 |
| De 200,000 à 300,000 | | 29 | 6,536,000 |
| De 300,000 à 400,000 | | 8 | 2,540,000 |
| De 400,000 à 500,000 | | 9 | 3,528,000 |
| De 500,000 | et au-dessus | 15 | 10,570,000 |
| | Total, | 1,134 | 56,239,000 |

Les *retraits* et les *rejets* sont au nombre de douze cent quinze, pour une somme totale de 33,485,990 fr.

La régularité du paiement des annuités est un élément essentiel de notre crédit. Nous avons la satisfaction de constater que les premiers semestres ont été acquittés avec exactitude; nous n'avons pas eu de poursuites à exercer.

Nos directions établies dans les départements sont au nombre de vingt-neuf, à savoir celles de :

1. *Agen* : Lot-et-Garonne, Lot, Gers.
2. *Amiens* : Somme, Oise.
3. *Angers* : Maine-et-Loire, Mayenne, Sarthe.
4. *Arras* : Pas-de-Calais.
5. *Besançon* : Doubs, Haute-Saône, Jura.
6. *Bordeaux* : Gironde, Charente, Dordogne.
7. *Brest* : Finistère, Côtes-du-Nord (arrondissements de Guingamp, Lannion, Loudéac); Morbihan (arrondissement de Napoléonville).
8. *Caen* : Calvados, Manche, Orne.
9. *Clermont-Ferrand* : Puy-de-Dôme, Cantal.
10. *Dijon* : Côte-d'Or, Haute-Marne, Saône-et-Loire.
11. *Grenoble* : Isère, Hautes-Alpes, Drôme.
12. *Laon* : Aisne.
13. *Lille* : Nord.
14. *Limoges* : Haute-Vienne, Corrèze, Creuse.
15. *Lyon* : Rhône, Ain.
16. *Metz* : Moselle, Ardennes.
17. *Montbrison* : Haute-Loire.
18. *Montpellier* : Hérault, Aude, Pyrénées-Orientales, Aveyron.
19. *Nancy* : Meurthe, Meuse, Vosges.
20. *Nantes* : Loire-Inférieure, Vendée, Morbihan (arrondissement de Vannes).
21. *Nîmes* : Gard, Ardèche, Lozère, Vaucluse.
22. *Orléans* : Loiret, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Indre.
23. *Pau* : Basses-Pyrénées, Hautes-Pyrénées, Landes.
24. *Poitiers* : Vienne, Charente-Inférieure, Deux-Sèvres.
25. *Le Puy* : Haute-Loire.
26. *Rennes* : Ille-et-Vilaine, Côtes-du-Nord (arrondissements de Saint-Brieuc et Dinan); Morbihan (arrondissement de Ploërmel).
27. *Rouen* : Seine-Inférieure, Eure.
28. *Strasbourg* : Bas-Rhin, Haut-Rhin.
29. *Toulouse* : Haute-Garonne, Tarn, Tarn-et-Garonne, Ariége.

Le ressort de Paris comprend les départements de la Seine, de Seine-et-Oise, Seine-et-Marne, Yonne, Aube, Eure-et-Loir et Marne.

En outre, nous avons nommé 350 notaires correspondants et 738 experts de la Compagnie. Ces utiles auxiliaires ne sont rétribués qu'à raison des services rendus.

Nous pourrons ainsi disposer de moyens d'actions plus nombreux, aussi bien pour les placements que pour la négociation des obligations de la Compagnie.

M. le ministre des finances a bien voulu autoriser MM. les receveurs généraux à s'entendre avec notre Compagnie pour nos opérations principales. En voici l'indication, qui accompagne la circulaire adressée à ces fonctionnaires par M. le Directeur du mouvement général des fonds du Trésor :

*Paiements.*

1° Prêts à effectuer dans les départements;
2° Dividende semestriel des actions aux 1er janvier et 1er juillet;
3° Intérêts semestriels des obligations aux 1er mai et 1er novembre;
4° Remboursement des obligations foncières sortles aux tirages trimestriels et paiements des lots qui leur sont échus;
5° Service mensuel des directions (traitements, frais de bureaux, etc.).

*Recettes.*

1° Encaissement des annuités (31 janvier, 31 juillet);
2° — des sommes versées par les emprunteurs à titre de remboursements anticipés;
3° — des versements faits par les porteurs d'obligations pour la libération de leurs titres;
4° — des sommes versées pour achat ou souscription d'obligations foncières.

Le paiement des intérêts pourra donc être fait dans les chefs-lieux des départements, et les souscriptions à nos obligations pourront y être reçues. Nous nous occupons activement de mettre à exécution ces facilités, qui contribuent à donner à nos titres le caractère d'effets publics.

Les prêts que nous avons consentis l'ont été à divers taux d'annuités.

Le décret du 10 décembre 1852 nous imposait l'obligation de prêter à 5 0/0, tout compris, intérêt, amortissement et frais, quand l'emprunteur s'engageait à nous servir une prime de 20 0/0, au cas de remboursement anticipé, en numéraire.

Le montant des prêts faits à cette condition s'élève à 22,149,000 fr.

L'annuité de 5 fr. 45 correspondait, pour ceux qui voulaient conserver leur pleine liberté quant aux remboursements anticipés, à l'annuité de 5 0/0 ci-dessus définie. Nous avons prêté ainsi 9,716,000 fr.

Par suite du nouveau décret du 21 décembre 1853, qui nous a permis d'élever le taux de nos prêts, nous avons fixé l'annuité à 5 fr. 65.

Mais, ainsi que nous le disions dans notre rapport à l'assemblée générale du 29 décembre dernier, cette fixation correspondait à un état de choses qui, s'il venait à se modifier d'une manière notable, devait motiver également la modification du taux de nos prêts.

Depuis cette époque, toutes les valeurs ont subi une grande dépréciation, qui augmente naturellement le loyer des capitaux.

Digitized by Google

La rente 3 0/0, qui était cotée 73 fr., n'est n'est plus qu'à 63 fr., et la rente 4 1/2 0/0 est descendue do 100 fr. à 91.

Le caractère de notre institution résiste à des variations trop fréquentes qui ne seraient pas justifiées par un écart considérable dans les conditions du marché; nous avons donc ajourné, autant qu'il était possible, la décision qui porte le taux de l'annuité à 5 fr. 95 c, et qui est est appliqué depuis le 1er avril.

Cette annuité de 5 fr. 95 c. nous permet de créer des combinaisons d'emprunt en harmonie avec tous les besoins et avec toutes les positions de fortune.

Nous avons déjà émis des obligations de 1,000 fr. divisées en deux coupures de 500 fr., ou dix coupures de 100 fr., rapportant 3 0/0 d'intérêt.

Lors du remboursement, chaque porteur reçoit une prime égalo au cinquième du capital, c'est-à-dire 600 fr. pour un titre de 500 fr., 120 fr. pour un titre de 100 fr.

Ces obligations participent en outre, tous los trois mois, au tirage de lots considérables.

Lorsque les coupures d'une même obligation se trouvent dans des mains différentes, chaque coupure de 500 fr. reçoit la moitié du lot, et chaque coupure de 100 fr. un dixième.

D'autres obligations de 500 fr., qui participent dans la même proportion aux lots produisent 4 0/0 de reveuu, et sont remboursables au pair.

A ces titres, dont les avantages ne peuvent manquer d'être de plus en plus appreciés, la Compagnie en ajoute un nouveau, une sorte d'inscription de rente foncière do 500 fr. à 5 0/0, sans lots ni prime.

Au moyen de cette création, qui se rapproche le plus des lettres de gage d'Allemagne et de Pologne, la Compagnie ouvre un véritable *grand livre* de la propriété immobilière; ello doit appeler vers elle une grande partie des capitaux, qui se placent aujourd'hui sur hypothèque, et qui retrouveront dans l'obligation 5 0/0, *sans lots ni primes*, le revenu le plus élevé auquel ce placement leur permet d'aspirer, dans la limite de l'intérêt légal, une solidité de gage encore accrue, et la garantie supplémentaire de la Compagnie, pour la perception d'un revenu réguller, et pour le remboursement du capital.

Ce titre ne sera pas autre chse q ue le contrat hypothécaire fractionné, mobilisé et garanti, Il aura éminemment un caractère *notarial*, et servira surtout à faciliter la conversion de la dette hypothécaire actuelle.

Tous les titres au porteur peuvent être déposés dans la caisse de la Compagnie, et représentés par un récépissé nominatif.

Les obligations foncières de toute nature sont placées per la loi sur la même ligne que les rentes sur l'Etat, pour l'emploi des deniers appartenant aux mineurs, aux incapables, aux communes et aux établissements publics ou d'utilité publique.

Elles jouissent d'une faveur qui n'appartient qu'à ces rentes, celle de ne pouvoir être frappées d'opposition, ni sur le capital, ni sur les intérêts, si ce n'est de la part du propriétaire, en cas de perte de son titre.

Enfin, la Compagnie s'engage à les recevoir *au pair*, en remboursement des prêts correspondants.

La variété des combinaisons adoptées par la Compagnie satisfait les convenances les plus diverses.

A ceux qui, à côté d'un revenu assuré, recherchent les chances aléatoires, la Compagnie offre l'augmentation certaine du capital, et l'éventualité d'une fortune. Avec une coupure de 100 fr., qui rapporte 3 0/0, on a la certitude d'être remboursé à 120 fr., et on a la chance de gagner, tous les trois mois, de 500 fr. à 10,000 fr. Avec une coupure de 500 fr. on quintuple les mêmes avantages.

100 fr. placés à la Caisse d'épargne ne rapporteraient par an que 50 cent. de plus. Moyennant ce léger sacrifice, on a droit à 20 fr., en sus du capital, au remboursement, et chaque année à deux cents lots de 500 fr., 1,000 fr., 2,000 fr., 3,000 fr., 4,000 fr.,5,000 fr., 10,000 francs.

On l'a dit avec raison, ce sont 50 c. bien employés.

A ceux qui, sans renoncer à l'éventualité des lots, préfèrent à la *prime* une augmentation de revenu, le CRÉDIT FONCIER présente les obligations de 500 fr. qui rapportent 4 0/0, et qui participent aux tirages trimestriels.

A ceux enfin qui aiment mieux renoncer aux dons du hasard, en touchant l'intérêt le plus élevé qu'on puisse légitimement obtenir d'un prêt sur hypothèque, la Compagnie offre les titres 5 0/0.

A tous, elle assure un placement hypothécaire de premier ordre, fortifié par la garantie d'un capital social considérable et dégagé des embarras et des dangers qui, dans les conditions ordinaires affectent les valeurs de cette nature.

Nous venons de le dire, l'obligation 5 0/0, sans lots ni prime, a une destination particulière : elle doit servir à la conversion de la dette hypothécaire.

Chaque année, un très-grand nombre de contrats vient à échéance; quand le terme du paiement arrive à une époque difficile comme la nôtre, la libération ne peut avoir lieu, le créancier est souvent réduit à entamer de longues poursuites d'expropriation, qui le privent même du revenu sur lequel il comptait, et qui l'exposent à des frais considérables.

A ce moment, le Crédit foncier peut le plus utilement intervenir. En se substituant au créancier, il supprimera l'*échéance* pour le débiteur, mis à même de se libérer par voie d'amortissement; il pourra en même temps offrir au porteur de la *grosse*, devenue d'un recouvrement difficile, les *Obligations foncières* qui la représenteni, et qui rapportent un revenu fixe, régulièrement payé, de 5 0/0.

Quand les avantages de cette transformation seront compris, il n'y aura plus de limite pour les opérations de notre Compagnie; la conversion de la dette hypothécaire se réalisera sans obstacle.

Les obligations foncières, actuellement en circulation, ont été émises dès le commencement de 1853. L'emprunt de 200 millions, dont les bases furent alors posées en conformité avec la convention du 18 novembre 1852, passée avec l'Etat, comprenait deux cent mille obligations de 1,000 fr., représentées par deux cent mille promesses de 200 fr., qui devaient se compléter successivement par le versement de 800 fr. Les promesses n'avaient droit qu'à concourir au tirage des lots trimestriels de la Compagnie, sans toucher aucun intérêt; les obligations définitives de 1,000 fr devaient rapporter 3 0/0 d'intérêt, tout en continuant de concourir au tirage des lots.

A l'époque où les bases de cette opération furent arrêtées, la situation de la place était des plus prospères; le 17 novembre 1852, le 3 0/0 avait atteint le taux de 86 fr., la Banque escomptait à 3 0/0, les Bons du Trésor ne rapportaient que 2 et demi 0/0, à six mois; le taux des valeurs analogues à celles que le Crédit foncier allait créer, était tellement élevé, que le pair véritable de nos titres semblait devoir dépasser de beaucoup 1,100 fr.

Mais dès le mois de janvier 1853, la situation change; le commencement des affaires d'Orient date de février et de mars 1853; après quelques oscillations, le marché devient de plus en plus lourd, la négociation des titres de plus en plus difficile. Notre Société comprit les devoirs que lui imposait la nouvelle situation des affaires; le Conseil d'administration, agissant en vertu des pleins pouvoirs que vous lui avez délégués dans l'assemblée générale du 9 décembre 1852, s'occupa de restreindre temporairement le nombre des obligations en circulation. Ne reculant devant aucuns sacrifices, pourvu qu'ils ne fussent pas de nature à grever d'une perte quelconque le fonds social, le Conseil décida, qu'à partir du 1er mai 1853, les promesses d'obligations jouiraient, tout en conservant le droit aux lots qui représentent 3 0/0, d'un intérêt de 3 0/0 qui ne devait appartenir qu'aux obligations libérées.

Si les circonstances extérieures ne s'étaient pas aggravées de manière à peser sur toutes les valeurs, ces mesures auraient infailliblement atteint leur but, en maintenant à nos titres, munis d'une solidité exceptionnelle, la valeur qui leur appartient en réalité.

Mais quand, depuis leur première émission, la rente 3 0/0 a baissé d'environ 25 0/0, quand l'escompte de la Banque de France a été porté à 5 0/0, quand tous les titres ont été atteints, au delà même de ce que comporte la situation véritable des affaires, une entreprise comme la nôtre, dans la période de la fondation, alors que peu de personnes la connaissent et la comprennent, ne pouvait échapper à la loi commune.

Si nous avions eu une existence plus longue, la crise financière aurait épargné nos titres, car ils reposent sur le sol, dont la valeur augmente sans cesse; elle ne les aurait pas plus dépréciés que les événements politiques les plus graves n'ont atteint les 500 millions de *lettres de gage* 3 et demi 0/0, sans lots ni primes, dont le cours a toujours oscillé en Allemagne autour du pair.

Le moment viendra où la confiance publique s'attachera aussi chez nous, de préférence, justement aux époques les plus difficiles, à des valeurs qui participent de la stabilité du sol lui-même, et qui donnent un revenu de beaucoup supérieur à celui que produit la terre. La dépréciation actuelle de nos obligations ne peut être qu'un fait temporaire.

Déjà, à la réunion du 29 décembre dernier, nous vous avons fait part de l'intention où était le Conseil d'améliorer la position des porteurs d'obligations qui useraient de la faculté de faire la *conversion* de leurs titres, et d'élever pour eux à 4 0/0 l'intérêt des versements futurs sur les obligations, tout en conservant à celles-ci le droit aux lots.

En outre, le versement complémentaire de 800 fr. par promesse devait être échelonné pendant près de deux ans, pour tous ceux des porteurs qui contracteraient l'engagement de solder ce complément à des époques fixes.

Nous avons fait plus : afin d'alléger la situation des porteurs de promesses auxquels les circonstances présentes rendaient trop difficile le payement des 800 fr. complémentaires, nous leur avons ouvert la faculté de restreindre leur engagement à une coupure d'obligation foncière de 500 fr., moyennant le versement de 300 fr.

Digitized by Google

par promesse, versement à effectuer par tiers, avant les 21 février, 1er mai et 1er novembre de l'année courante. Cette condition a été acceptée, et son exécution a eu lieu pour les trois quarts des promesses en circulation.

C'est ainsi qu'en favorisant les porteurs de nos titres, au lieu de les poursuivre d'une exécution rigoureuse du contrat, la Compagnie s'est assurée la disposition d'importantes ressources.

Le Crédit foncier va fortifier son fonds social par une réserve importante, et ses actionnaires auront à toucher, si vous approuvez les comptes et la proposition qui vous est soumise par le Conseil d'administration, 5 f. de dividende, outre les 5 0/0 d'intérêt qui leur ont été déjà répartis, en 1853, sur les 250 f. versés par action. C'est donc un revenu de 7 0/0 qui leur sera acquis.

Nous avons 52,639 actions en circulation ; notre fonds social s'élève, par suite des versements à raison de 250 fr. par action, à plus de 13 millions de francs, et dépasse de 2,639 actions le chiffre de 50,000 actions, qu'en vertu du décret du 10 décembre 1852, notre Compagnie s'est obligée à faire souscrire, le Conseil d'administration ayant la faculté d'en émettre 10,000 de plus.

Ces 13 millions réalisés, nous permettent, aux termes de nos statuts, de porter nos opérations à 260 millions, dans la proportion de 5 millions de fonds de garantie, pour chaque 100 millions d'obligations créés. Il nous reste donc une marge considérable.

Le décret du 24 décembre 1853 nous a conservé une subvention de 9,700,000 fr., destinée en grande partie à couvrir les lots et à faire face aux frais d'établissement de l'entreprise

La subvention nous est remise dans la proportion du vingtième des prêts effectués ; c'est ainsi que nous avons reçu, comme chiffre appartenant à l'exercice 1852-53, la somme de 1,335,955 fr. pour 26,719,100 fr. de prêts réalisés au 31 décembre.

En outre, nous avons touché, sur l'exercice courant 1854, une somme de 179,130 fr., pour 3,582,600 fr. de prêts réalisés du 1er janvier au 15 février. Au total, l'Etat nous a soldé 1,515,085 fr. de subvention, et nous aurons prochainement à lui demander une somme de 500,000 fr. de plus.

Les 26,719,100 fr. de prêts, réalisés durant l'exercice 1852-1853, nous promettent la perception successive, de 1854 à 1904, de 66,093,963 fr. 30 c. d'annuités, dans lesquels l'amortissement des prêts est compris pour 26,711,508 francs 91 cent., l'intérêt pour 21,749,399 fr. 47 c., et le droit de commission pour la Compagnie, pour 7,633,054 fr. 92 c.

Cette dernière somme constitue, en partie, le bénéfice de notre entreprise; néanmoins, nous n'entendons en aucune manière l'escompter, pour en porter une fraction quelconque, à titre de produit acquis, à l'exercice 1852-1853, dont les opérations ont créé cette ressource ; l'avenir seul en profitera.

Mais aussi, alors que le revenu des placements effectués sera perçu pendant cinquante années, nous ne devons pas grever les premiers exercices d'une trop forte part des dépenses, qui constituent en réalité des *frais de premier établissement*.

Ceci s'applique, d'une manière évidente, aux frais faits pour les directions de province que nous avons successivement créées, sans qu'aucune d'elles puisse couvrir encore les sacrifices qu'elles entraînent.

La nécessité de subvenir à ces dépenses des premières années a été un des motifs qui nous ont fait conserver la subvention de 9,700,000 fr., quand l'Etat nous a dégagés de la plus grande partie de la charge que faisait peser sur nous l'obligation de prêter 200 millions à 5 °/o d'annuité.

Le décret du 24 décembre 1853 détermine lui-même la période de *premier établissement*, en fixant au 1er janvier 1857 le délai accordé pour le placement de 200 millions, envisagé comme l'expression de notre existence normale.

Alors seulement nous aurons terminé nos travaux de fondation ; nous traversons jusque-là l'époque de construction et d'exploitation partielle. Nos dépenses profitent presque exclusivement à l'avenir ; il est donc juste de reporter sur l'avenir la part correspondante au bénéfice qu'il doit en retirer, et qui lui est intégralement réservé.

Nous avons déjà dit que le droit de commission à percevoir sur les prêts consentis, durant l'exercice 1852-1853, s'élèvera à 7,633,054 fr. 92 c. Les 50 millions de prêts, que nous sommes au moment de compléter, nous procureront une rente annuelle d'environ 300,000 fr.

Les frais des exercices qui vont courir jusqu'au 1er janvier 1857 doivent donc obéir à une règle spéciale d'imputation.

Il pourrait être logique de n'affecter jusqu'à ce moment, à chaque exercice, que la part des frais afférents proportionnellement à la quotité des placements effectués, en prenant pour chiffre normal celui de 200 millions, fixé par le décret du 24 décembre.

Mais ce procédé présente trop d'inconnu ; notre Conseil d'administration a préféré en admettre un autre, qui grève plus les premiers exercices, mais qui a l'avantage de poser une base déterminée en harmonie avec les dispositions du décret du 24 décembre.

On attribue à chacun des quatre exercices, qui doivent courir jusqu'au 1er janvier 1857, une part de frais progressive :

| | | |
|---|---|---|
| L'exercice 1852-1853 sera chargé de | | 1/5 ; |
| — 1854 | — | 2/5 ; |
| — 1855 | — | 3/5 ; |
| — 1856 | — | 4/5 ; |

enfin, l'exercice de 1857 devra tout solder.

Le surplus des frais de chacun des quatre premiers exercices sera porté au compte des frais de premier établissement, qui supportera ainsi, en somme, la moitié des frais de la période de fondation. Ce compte de premier établissement sera amorti d'année en année par vingtième, avant l'expiration du privilége exclusif de notre Compagnie, privilége qui dure jusqu'en 1877.

C'est sur ce principe qu'ont été dressés les comptes que nous avons l'honneur de vous présenter.

Aux termes de nos statuts, le premier exercice comprend tout le temps écoulé depuis leur approbation jusqu'au 31 décembre 1853. Il s'agit donc d'une période de dix-sept mois, à laquelle doivent s'ajouter les cinq mois, depuis la formation de notre Compagnie jusqu'à l'approbation des statuts.

L'exercice 1852-1853 embrasse donc, au total, un espace de temps de vingt-deux mois.

Les dépenses de toutes natures se sont élevées, pendant cette période, à 756,437 fr. 83 c., qui comprennent à la fois et les dépenses de premier établissement proprement dites, et les frais courants. Les quatre cinquièmes de cette somme, 605,150 fr. 48 c., sont portés au compte de premier établissement, et 151,287 fr. 35 c., qui forment le dernier cinquième, restent au compte de l'exercice.

Une pareille imputation est faite pour les 62,160 fr. 95 c. payés comme indemnité aux sociétés de province réunies à notre Compagnie.

En somme, le compte des frais de premier établissement se trouve chargé de 654,879 fr. 03 c.

Le compte des profits et pertes se solde en bénéfice par une somme de 1,948,546 fr. 06 c., réduite à 1,249,658 fr. 56 c., par suite des distributions provisoires d'intérêt de 5 0/0 sur les actions.

Votre Conseil pense, Messieurs, qu'une faible partie seulement de cette somme doit être distribuée à titre de supplément de dividende. Cet acte de prudence doit, dans les circonstances actuelles, fortifier le crédit de la Compagnie, mieux que ne le ferait la fixation d'un dividende plus considérable.

Si vous acceptez la proposition que nous avons l'honneur de vous soumettre, nous conserverons au compte des profits et pertes de 1853, comme fonds de prévoyance, un solde de 811,453 fr. 56 c., qui, joint aux 75,000 fr. portés au fonds de réserve, constituera un total de 886,453 fr. 56 c.

En rapprochant ce chiffre de celui de 654,879 fr. 03 c. dont est débité le compte des frais de premier établissement, on arrive à constater que si ce compte avait été soldé en entier (et nous avons dit les motifs pour lesquels un autre principe a dû prévaloir), il resterait encore un produit réservé de plus de 231,000 fr., produit presque équivalent à la distribution des 263,195 fr. que nous proposons de faire, à raison de 5 fr. par action.

Il vous reste, Messieurs, à approuver les comptes arrêtés par le Conseil d'administration et contrôlés par MM. les censeurs, et à fixer le dividende, ainsi que la part affectée au fonds de réserve.

Nous avons eu à lutter contre des circonstances exceptionnelles, en supportant le contre-coup des graves événements qui, depuis une année, ont modifié, d'une manière profonde, la situation du marché.

Grâce au puissant appui du gouvernement, qui ne nous a jamais manqué, nous avons pu mettre nos conditions d'existence en harmonie avec les nécessités actuelles.

Les résultats de notre premier exercice témoignent de la vitalité de l'institution.

Un dividende de 5 fr., ajouté à la distribution provisoire de 12 fr. 50 c., portera, pour 1853, à 17 fr. 50 c. le produit de chaque action, sur laquelle 250 fr. ont été versés.

Nous aurons aussi constitué, outre la réserve statutaire, un fonds de prévoyance considérable.

Si, dans les temps difficiles que nous traversons, la marche de l'institution est moins rapide, elle profitera largement de la reprise générale des affaires ; elle peut attendre sans péril ce moment favorable, en mesurant ses opérations aux ressources dont elle dispose.

Une année d'expérience a suffi pour que le pays comprenne les avantages du *Crédit foncier* ; la conversion de la dette hypothécaire en obligations foncières n'est plus qu'une question de temps.

La France a été dotée, par l'initiative du gouvernement de S. M. l'Empereur Napoléon III, d'un nouvel élément de crédit et de prospérité. Le *Crédit foncier* marche, malgré les obstacles multipliés qui semblaient ne pas permettre la fondation actuelle d'un établissement aussi important ; les résultats déjà obtenus sont un gage de ceux que réserve l'avenir.

Digitized by Google

*Observations présentées au nom de MM. les censeurs par M. Paravey, l'un d'eux.*

**Messieurs,**

Après le rapport si complet et si clair que vous venez d'entendre, les observations que nous avons à faire sur les questions soumises à votre délibération peuvent se réduire à peu de mots.

Nous ne reviendrons pas sur ce que M. le Directeur vous a dit de la nature et du développement des opérations de la Société, des conditions auxquelles elles sont soumises, des avantages incontestables qu'elles présentent, des difficultés que cependant elles rencontrent quelquefois dans la pratique. Nous pouvons seulement répéter, après lui, que ces difficultés tiennent, en grande partie, à l'insuffisance et à l'irrégularité des titres fournis à l'appui d'un grand nombre de demandes, on aux imperfections et aux lacunes qui existent encore dans la législation. Nous devons espérer que celle-ci recevra bientôt les améliorations signalées depuis longtemps par les praticiens les plus éclairés ; et, quant à ce qu'on appelle quelquefois, avec une idée de reproche, *les exigences* du Crédit foncier en matière de justifications, outre que ces exigences nous sont imposées par nos statuts, pour qu'il ne puisse exister, comme vient de vous le dire M. le directeur, aucun doute sur la régularité des contrats qui forment la garantie des obligations foncières, ces exigences dont on se plaint auront, à la longue, pour les particuliers eux-mêmes, le très-grand avantage de leur faire compléter et régulariser leurs titres, et d'améliorer ainsi, dans l'intérêt de toutes les transactions, l'établissement de la propriété, si défectueux encore dans une grande partie do la France.

Dès à présent, et malgré les obstacles que la nature des choses, l'état de la législation, les habitudes prises, les opinions préconçues, devaient opposer à l'action de notre Société, nous pouvons constater, avec M. le directeur, les progrès qu'elle a faits, les services qu'elle a rendus, et tirer des faits accomplis jusqu'à présent un nouveau sujet de confiance dans son développement ultérieur.

Quant à ce qui forme plus spécialement aujourd'hui l'objet de votre réunion, le règlement des comptes et l'appréciation des résultats de notre premier exercice social, vous vous rappelez, Messieurs, que cet exercice embrasse, aux termes des statuts, tout le temps écoulé depuis la formation de la Société jusqu'au 31 décembre 1853, c'est-à-dire un intervalle de vingt-deux mois. C'est un exercice exceptionnel à tous égards, non-seulement par sa durée, mais aussi par le nombre, l'importance et la variété de ses opérations, par le travail d'organisation et de mise en train qui l'a rempli en grande partie.

Il résulte des comptes qui vous sont soumis, et dont nous avons vérifié l'exactitude, que l'ensemble des produits applicables à l'exercice, et dont M. le directeur vient de vous lire le détail, est de 2,536,962 fr. 66 c., et que l'ensemble des sommes portées en dépenses, soit pour frais d'administration et de premier établissement, soit pour le paiement des intérêts des obligations foncières, le remboursement de celles qui sont sorties aux tirages, et l'amortissement d'un dixième sur le mobilier, s'élève à 1,243,295 fr. 83c.

Les frais d'administration et de premier établissement entrent dans cette somme pour 818,598 fr. 78 c. Mais ce chiffre comprend un grand nombre de dépenses faites pour la fondation de la Société, pour la création, la garde et le tirage de ses titres, pour l'installation de ses bureaux, pour l'établissement de ses agences dans les départements, et autres du même genre, qui ne sont pas de nature à se reproduire On peut considérer que ces dépenses n'appartiennent pas plus à l'exercice dans lequel elles se sont accomplies qu'à ceux qui seront successivement appelés à en recueillir les résultats, et qu'il est juste, par conséquent, de les répartir sur tous.

On peut faire la même observation, même pour les frais d'administration annuels qui grèvent nécessairement les premières années de dépenses plus fortes que leurs recettes. Dans une entreprise comme la nôtre, les premières années travaillent et dépensent pour les années qui suivent; les frais d'administration, aussi considérables, plus considérables quelquefois dans cette période de début et d'essai, qu'à l'époque où les opérations atteignent leur développement complet et régulier, constituent eux-mêmes, en réalité, des frais de premier établissement, dont les fruits seront recueillis par l'avenir et dont il ne serait pas raisonnable de laisser au présent la charge tout entière.

Par ces motifs le Conseil d'administration vous propose de ne solder au compte de l'exercice 1852 et 1853, qu'un cinquième des frais de premier établissement et d'administration de toute nature, et d'en reporter à nouveau les quatre cinquièmes dans nn compte spécial, qui devra être amorti dans le délai du privilége accordé à la Société.

Le Conseil estime qu'une mesure analogue devra être adoptée pour les exercices suivants (en augmentant chaque année d'un cinquième la portion à laisser à la charge de l'exercice, et diminuant d'un cinquième la somme à reporter au compte spécial dont il s'agit), jusqu'au 1er janvier 1857, époque fixée par les dernières conventions faites avec le gouvernement, comme devant être celle où le développement des affaires de la Société aura établi un rapport normal entre ses produits et ses dépenses, et à partir de laquelle chaque exercice devra supporter la totalité de ses frais et sa part de l'amortissement des frais antérieurs.

Cette proposition, appliquée à l'exercice dont vous avez à arrêter les comptes, laisse à la charge do cet exercice, pour les dépenses dont il s'agit, une somme de 163,719 fr. 75 c., et reporte aux frais de premier établissement, à amortir, comme nous venons de le rappeler, celle de 654,879 fr. 03 c.

Il en résulte naturellement un accroissement de pareille somme dans le chiffre du bénéfice. Mais, dans la pensée du Conseil d'administration, cet accroissement, résultant do l'imputation sur les exercices ultérieurs d'une partie des dépenses faites dans celui-ci, ne doit pas entraîner une augmentation proportionnelle du dividende à répartir.

Le Conseil vous propose de fixer ce dividende à 5 fr. par action, de calculer sur cette base le bénéfice réellement acquis à l'exercice, ainsi que le prélèvement statutaire à porter au fonds de réserve, et de réserver le surplus du solde ressortant au compte de profits et pertes pour former un fonds de prévoyance destiné d'abord à assurer en tout temps l'amortissement de ces frais de premier établissement qui ne sont pas soldés sur l'exercice, et, en outre, à faire face aux nécessité de toute nature que le cours des événements peut amener.

Nous croyons, Messieurs, devoir donner notre assentiment à ces propositions :

Celle de reporter sur l'avenir les frais d'administration et de premier établissement dont l'avenir doit profiter, nous paraît justifiée par les raisons qui ont déterminé la décision du Conseil, et que nous venons de rappeler tout à l'heure.

Nous ne l'admettons toutefois qu'avec le corollaire que le Conseil lui donne, c'est-à-dire à la condition de ne pas considérer comme un bénéfice acquis, et dès aujourd'hui partageable, l'excédant de produits qui en résulte dans les chiffres de l'exercice 1853. Jusqu'à ce que la Société soit arrivée à cet état normal de ses opérations où l'amortissement du compte qu'il s'agit d'ouvrir se trouvera assuré par les produits annuels, nous pensons qu'elle doit maintenir en regard de ce compte un fonds qui lui donne à toute époque la possibilité de l'amortir et qui constitue en même temps une ressource pour les besoins imprévus qui peuvent survenir.

Cette dernière considération suffirait à elle seule. Ce n'est pas dans les circonstances actuelles qu'aucun de nous pourrait vous conseiller de diminuer la part qu'il est toujours bon de faire à la prévoyance. Quand nous pourrions disposer en toute liberté du surcroît de bénéfice dont il s'agit, il serait encore sage de le tenir en réserve. Ce serait un acte de bonne administration, plus utile aux affaires, au crédit de la Société, et par conséquent aux intérêts des actionnaires, que la distribution d'un surcroît de dividende.

Votre Conseil d'administration nous paraît avoir convenablement apprécié, dans la triple proposition qu'il vous soumet pour le règlement des comptes de l'exercice, tous les principes et tous les intérêts également engagés dans la question.

Si vous approuvez cette proposition, le résultat définitif de ce premier exercice social sera d'ajouter un supplément de dividende de 5 fr, par action aux trois distributions de 6 fr. 25 c. chacune, faites à la fin de décembre 1852, de juin et de décembre 1853 ;— de porter 75.000 fr. à la réserve statutaire, et de réserver au compte de profits et pertes 814,463 fr. 36 c. pour constituer un fonds de prévoyance et assurer en tout temps l'amortissement des frais de premier établissement.

Ce résultat vous paraîtra satisfaisant, si vous considérez les circonstances dans lesquelles il a été obtenu et les obstacles qu'ont créés depuis un an, aux affaires les mieux assises, les préoccupations au milieu desquelles la nôtre a dû faire ses premiers pas. Elle a traversé cette épreuve de manière à montrer ce qu'elle pourra produire quand ces préoccupations auront cessé et que les capitaux auront repris leur activité normale.

Nous ne terminerons pas ces observations, Messieurs, sans rendre un hommage mérité au dévouement de votre directeur. Il est impossible d'apporter un zèle plus soutenu et plus éclairé à l'accomplissement d'une tâche plus laborieuse. Nous devons la même justice aux fonctionnaires et employés qui le secondent. Ces deux premières années de notre Société ont été pour tous des années d'épreuves, de travaux compliqués et difficiles, dont lo nombre et presque toujours l'urgence demandaient un zèle et une assiduité qui ne nous ont pas fait défaut. Nous sommes heureux de pouvoir leur rendre ce témoignage devant vous.

Après avoir entendu la lecture de ces rap-

Digitized by Google

ports, l'assemblée, à l'unanimité, a adopté la résolution suivante :

« L'Assemblée approuve les comptes présentés, et fixe à 5 fr. le complément de dividende à distribuer aux actionnaires pour l'exercice 1853, outre les distributions de 6 fr. 25 c. par semestre, qui ont été faites les 31 décembre, 1er juillet 1852 et 31 décembre 1853.

» Elle décide qu'une somme de 75,000 fr. sera portée au fonds de réserve. »

En outre, il a été conservé, sur les produits de l'exercice 1853, une somme de 811,463 fr. 86 c., comme *fonds de prévoyance*.

COMPTE DES OPÉRATIONS DE LA SOCIÉTÉ. — EXERCICE 1852-1853.

*État de situation au 31 décembre 1853.*

ACTIF.

| | | |
|---|---|---|
| Numéraire en caisse et à la Banque, rentes et valeurs de portefeuille, | | 9,815,770 25 |
| Prêts réalisés (sur les 41,506,600 f. de prêts autorisés), | | 26,711,508 91 |
| Annuités des prêts à recevoir de 1854 à 1904, | | 66,093,963 30 |
| *Comptes divers.* | | |
| Subvention de l'État, | 1,335,955 » | |
| Trésor (compte-courant), | 1,308,685 31 | |
| Sociétés du Crédit foncier de Marseille et de Nevers, | 1,057,089 30 | |
| Divers, | 331,006 83 | |
| | | 4,032,736 44 |
| Mobilier de Paris et des départements, | | 62,328 10 |
| Frais de premier établissement, | | 654,879 03 |
| Total de l'actif, | | 107,371,186 03 |

PASSIF.

| | | |
|---|---|---|
| Capital social, versements réalisés sur les actions, | | 43,091,650 » |
| Obligations, versements réalisés sur les titres en circulation, | | 22,007,200 » |
| Emprunteurs, prêts différés, | | 4,306,275 34 |
| Amortissement des prêts compris dans les annuités, | 26,711,508 91 | |
| Intérêts des prêts compris dans les annuités, | 31,749,399 47 | |
| Portion applicable aux frais d'administration desdites annuités, | 7,633,054 92 | |
| | | 66,093,963 30 |
| Dividendes, restant à solder sur la distribution provisoire, | 363,987 50 | |
| Intérêts des obligations restant à solder sur le semestre du 1er novembre 1853, | 68,392 » | |
| Lots restant à solder sur les 4 tirages de 1853, | 450,000 » | |
| | 581,379 50 | 581,379 50 |
| Profits et pertes 1853, solde réservé sur ledit exercice, | 811,463 36 | |
| Profits et pertes 1854, escompte d'effets à échoir en 1854, | 10,859 53 | |
| | 822,322 89 | 822,322 89 |
| Total du passif, | | 107,032,991 03 |
| Excédant au profit de l'actif, | | 338,195 » |
| Total égal à l'actif, | | 107,371,186 03 |

La différence de 338,195 fr. au profit de l'actif serait employé comme suit :

| | |
|---|---|
| Supplément de dividende à distribuer, à 5 fr. par action, | 263,195 » |
| Réserve statutaire, sur les 60,000 actions créées, | 75,000 » |
| Total égal, | 338,195 » |

RÉSUMÉ DU COMPTE DES PROFITS ET PERTES 1853.

§ 1. *Produits.*

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts des capitaux placés, | 1,128,701 77 | |
| Intérêts et droits pour frais d'administration pour prêts réalisés, | 490,022 01 | |
| Bénéfice sur la négociation des obligations et lots, | 722,366 38 | |
| Intérêts de retard sur actions et obligations, | 47,576 34 | |
| Intérêts des avances sur dépôt d'obligations, | 2,532 95 | |
| Droit de dépôt de titres, | 2,115 50 | |
| Produit divers, | 1,690 71 | |
| | 2,401,007 66 | |
| Reliquat sur la subvention, après affectation de 1,200,000 fr. aux lots de la première année, | 135,955 » | |
| | 2,536,962 66 | 2,536,962 66 |

§ 2. *Dépenses.*

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts payés sur les obligations, | 418,146 05 | |
| Amortissement du mobilier, | 6,554 » | |
| Frais généraux et de premier établissement à Paris (après affectation de 472,267 f. 29 c. aux frais de premier établissement), | 418,067 02 | |
| Frais généraux des directions (après affectation de 132,883 fr. 49 c. aux frais de premier établissement), | 33,220 53 | |
| Indemnités aux Sociétés de province (après affectation de 49,728 fr. 75 c. aux frais de premier établissement), | 12,432 20 | |
| | 888,416 80 | |
| Reste un produit net, | | 1,948,545 86 |

§ 3. *Répartition.*

| | | |
|---|---|---|
| Distributions provisoires semestrielles, à 6 fr. 25 c. par action, aux 31 décembre 1852 30 juin et 31 décembre 1853, | 798,857 50 | |
| Supplément de dividende de 5 f. pour l'exercice 1853, | 263,195 » | |
| | 1,062,052 50 | 1,062,052 50 |
| Réserve, | 75,000 » | |
| | 1,137,052 50 | 1,137,052 50 |
| Reliquat conservé comme fonds de prévoyance (outre la réserve statuaire ci-dessus, de 75,000 f.), ci | | 811,463 36 |

*Conforme aux livres et à l'inventaire général.*

Paris, le 20 avril 1854.

*Le chef de la comptabilité,*

L. GERDOLLE.

## Chemin de fer Central suisse.

*Assemblée générale du 27 avril 1854.*

DEUXIÈME RAPPORT DU COMITÉ DE DIRECTION.

Messieurs,

Un premier Rapport, embrassant la constitution et les travaux préliminaires de notre Société, vous a été présenté l'année dernière dans l'assemblée générale du 29 septembre.

Le Rapport actuel doit vous donner un aperçu des opérations administratives de la Société pendant l'année 1853, et mettre en même temps sous vos yeux l'emploi de nos fonds durant cette même période, ainsi que le prescrit le paragraphe 48 de nos statuts.

I. — *Concessions.*

A la suite des démarches faites auprès du gouvernement de Lucerne, et sur la proposition du conseil d'Etat, le grand conseil de ce canton a consenti, le 12 octobre de l'année dernière, à substituer la ligne de Sursec à celle de Wokihausen, qui avait été fixée dans l'acte de concession du 19 novembre 1852. Il a été établi, en revanche, que le délai d'achèvement de la ligne ne serait que de trois ans, au lieu de quatre, à dater du 28 janvier 1853. Notre Société a dû se soumettre, en outre, à contribuer jusqu'à un maximum de 20,000 fr. au

Digitized by Google

dépenses que devront faire des communes plus éloignées du nouveau tracé, afin de se mettre en communication avec lui.

Ce décret aura pour effets d'abréger la ligne de trois quarts de lieue, et de procurer à la Société une économie de frais de construction, évaluée à environ 3 millions.

Les négociations suivies depuis si longtemps avec les autorités du canton d'Argovie sont enfin parvenues à un résultat. Par son décret du 4 novembre 1853, le grand Conseil de ce canton a accordé à la Compagnie centrale la concession de la ligne qui part de la frontière soleuroise, près d'Olten, jusqu'à la frontière lucernoise, près de Zofingen, et celle qui va d'Aarbourg à la frontière bernoise, près de Morgenthal. La concession du court tracé de Wœschnau à Aarau n'a toutefois été accordée que sous réserve du droit de priorité en faveur de la Compagnie du Nord, droit dont cette Compagnie a aussitôt déclaré vouloir faire usage. Il en résulte que la ligne du chemin central s'arrêtera à Wœschnau, c'est-à-dire à quelques minutes d'Aarau ; mais les concessions des deux Compagnies prescrivent que la jonction du service des deux lignes aura lieu dans cette ville.

Les autorités fédérales ayant sanctionné les deux décrets ci-dessus mentionnés, toutes les concessions qui concernent la Compagnie centrale se trouvent être définitivement réglées.

## II. — TRAVAUX PRÉPARATOIRES.

### 1° *Plans cadastraux*

La levée du plan cadastral du terrain que doivent parcourir toutes les lignes du réseau central était terminée au 31 décembre 1853, à l'exception des sections suivantes :

Sur la ligne Olten-Harrau :
*La section de Schœnenwerth à Wœschnau.*
Sur la ligne Olten-Berne :
*La section de Hindelbank à Berne.*
Sur la ligne Aarbourg-Lucerne :
*La section du pont de l'Emme à Lucerne.*
Sur la ligne Herzogenbuchsée-Soleure :
*La section d'Etzikon à Subingen.*
Sur la ligne de Soleure-Bienne :
*La section de Grenchen à Bienne.*

La température défavorable de la fin de l'année dernière n'a pas arrêté les travaux, car on a profité de cette période pour réunir, réduire, lithographier toutes les levées cadastrales et pour en faire le tirage que nécessite la confection des plans de détail.

Ce travail est terminé pour le réseau central entier, à l'exception des sections dont il vient d'être fait mention.

### 2° *Détermination des tracés et des stations.*

La détermination des tracés, celle de la situation des gares et des stations, ainsi que leur présentation aux autorités respectives, était effectuée à la fin de 1853.

Dans les cantons de :
Bâle-ville ;
Bâle-campagne ;
Soleure ;
Argovie ;
Lucerne, à l'exception de la section du pont de l'Emme, à Lucerne ;
Berne, sauf les sections Hindelbank-Berne et Grenchen-Bienne.

La ratification de tous les tracés a été en général accordée par les gouvernements respectifs. Des négociations sont encore ouvertes sur ces points de détail suivants :

Dans le canton de :
Soleure, sur la situation de la gare de Soleure ;
D'Argovie, sur l'emplacement de la gare de Zofingen ;
De Berne, sur la direction du tracé près de Langenthal et de Burgdorf.

Le nombre des gares et stations arrêtées de concert avec les gouvernements, est le suivant :

Dans le canton de :
Bâle-ville, 1.
Bâle-campagne, 8.
Soleure, 7.
Argovie, 3.
Lucerne, 9.
Berne, 8.

Les gares des villes de Berne et de Lucerne ne sont pas comprises dans cette énumération.

### 3° *Plans détaillés et devis.*

Sont achevés les plans et devis suivants :

*(a) Concernant les travaux d'art et de terrassement :*

Tous ceux de la ligne de Bâle-Olten.
Sur la ligne :
Olten-Wœschnau, la section Olten-Schœnenwerth
Olten-Berne, les sections Olten-Murgenthal et Burgdorf-Hindelbank.
Aarbourg-Lucerne, les sections Aarbourg-Sursee et Sempach-Bürlimoos.
Herzogenbuchsee-Bienne, la section Bellach-Grenchen.

Comme les bases de ce travail sont acquises par l'achèvement du plan cadastral, et que le personnel technique a maintenant l'habitude de ce genre d'opérations, les plans détaillés et devis seront terminés en peu de mois pour toutes les lignes du réseau central.

*(b) Concernant la pose de la voie :*

Les plans-modèles de tous les objets servant à l'établissement de la voie, tels que croisements et changements de voie, plaques tournantes, chariots mobiles et appareils pour les eaux.

*(c) Concernant les stations :*

Les plans modèles de tous les bâtiments et stations du premier et troisième rang ; les plans détaillés et devis de tous les bâtiments de la gare provisoire de Bâle, ainsi que des stations de la section Bâle-Sissach ; enfin, les plans détaillés et devis de l'atelier central de réparations, situé à Olten.

*(d) Concernant le matériel d'exploitation :*

Les plans détaillés des voitures et wagons

Dans le but de baser l'exécution du réseau central sur une évaluation parfaitement exacte de la totalité des frais, la plus grande sollicitude est apportée à l'élaboration des plans détaillés et des devis, mais ce travail réclame une notable dépense de temps et de forces. Si des événements de force majeure ne viennent pas entraver le cours naturel des travaux, cette manière de procéder ne doit exercer aucune influence sur les délais d'achèvement déterminés dans les concessions, et elle est justifiée par ce qui va suivre.

### (4) *Résultats des travaux préparatoires. — Capital d'établissement.*

Les résultats obtenus dans le cours de l'année 1853 ont permis de soumettre les devis primitifs et sommaires à une révision, qui a donné les chiffres suivants :

*Aperçu du capital d'établissement nécessaire pour le chemin Central suisse sur la base des travaux préparatoires exécutés jusqu'à la fin de 1853.*

| | Longueur en kilomètre. | Achat de terrains. | Travaux d'art et de terrassement | Pose de la voie. | Gares. | Matériel d'exploitation. | Ateliers centraux. | Administration | Total. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. |
| Bâle-Olten | 39,20 | 1,300,000 | 10,000,000 | 1,500,000 | 900,000 | 1,250,000 | 110,000 | 550,000 | 15,610,000 |
| Olten (Pannwald) Wœschnau | 10,80 | 250,000 | 5,500,000 | 500,000 | 150,000 | 300,000 | 50,000 | 100,000 | 1,850,000 |
| Aarbourg-Lucerne | 50,90 | 750,000 | 2,900,000 | 2,200,000 | 500,000 | 850,000 | 150,000 | 350,000 | 7,700,000 |
| Olten-Berne | 66,20 | 1,050,000 | 4,700,000 | 2,500,000 | 600,000 | 1,300,000 | 180,000 | 500,000 | 10,830,000 |
| Herzogenbuchsee-Bienne | 40,30 | 500,000 | 1,500,000 | 1,500,000 | 300,000 | 700,000 | 110,000 | 250,000 | 4,860,000 |
| Berne-Laupen | 19,20 | 250,000 | 1,200,000 | 700,000 | 100,000 | 350,000 | 30,000 | 150,000 | 2,000,000 |
| Total | 226,60 | 4,100,000 | 20,800,000 | 8,900,000 | 2,550,000 | 4,750,000 | 630,000 | 1,900,000 | 43,610,000 |
| Intérêts du capital d'établissement, etc. | | | | | | | | | 4,390,000 |
| Total | | | | | | | | | 48,000,000 |

La dépense des travaux d'art et de terrassement sont évalués dans ce tableau, pour le réseau entier, à 20,800,000 fr.

En considérant que les devis détaillés, déjà élaborés, comprennent 10 0/0 en sus pour les éventualités, et que les frais d'établissement des sections non encore étudiées dans le détail sont portées très-haut, le chiffre ci-dessus se

Digitized by Google

réduit à 20,350,000 fr.
ce qui donne pour cet article une économie assurée de 450,000

D'autres articles présentant une perspective analogue, on peut dès à présent garantir que la totalité des frais d'établissement du réseau central se renfermera dans les limites du devis primitif.

Il reste à faire mention dans ce paragraphe des travaux géométriques entrepris sur la ligne du Gothard. Les résultats de ces opérations sont un plan achevé de la section de Fiflelen à Biasca, plan qui permettra désormais de faire un tracé positif et des devis réguliers quand il s'agira d'exécuter cette entreprise, tandis que les évaluations faites jusqu'ici ne reposaient que sur des données générales. Les dépenses exigées par ces études préparatoires sont donc pleinement représentées par la valeur que ces plans auront en tout temps pour ceux qui chercheraient plus tard à réaliser le projet d'un chemin du Gothard.

### III. ACHAT DE TERRAINS.

Les expropriations sont incontestablement l'une des tâches les plus difficiles et les plus désagréables de notre entreprise. Il est heureux que cette tâche soit passagère de sa nature. Dès le 17 mai 1853, le comité de direction décréta, par voie réglementaire, l'organisation de commissariats chargés de résoudre à l'amiable les questions d'expropriation. Il joignit à ce règlement des instructions basées avec la plus stricte loyauté sur la loi fédérale du 1er mai 1850, concernant tout ce qui tient à l'expropriation en regard des propriétaires du sol.

Le choix des commissaires fut déterminé non-seulement par les capacités, mais tout autant par la position personnelle et par la confiance dont la voix publique les avait entourés; car toutes les démarches du comité de direction avaient en général pour but un accord à l'amiable sur les difficultés inévitables en pareille matière.

Cet espoir a été toutefois grandement déçu, non partout, il est vrai, mais dans Bâle-campagne. Des influences malveillantes ne parvinrent que trop facilement à insinuer à l'oreille des propriétaires des idées entièrement fausses sur la nature des expropriations et sur l'application de la loi fédérale. Les sommes exigées par eux dépassent en moyenne toutes les bornes assignées par la loi et par la justice, et elles ont dès l'abord rendu impossible un arrangement à l'amiable. L'intervention de la commission d'estimation fédérale est devenue nécessaire; mais le comité de direction s'est encore vu obligé d'en appeler en dernière instance au tribunal fédéral pour des cas qui concernent le territoire de Muttenz. La question est encore pendante à ce dernier égard.

L'espoir de ramener à un état normal les expropriations sur le territoire de Bâle-Campagne doit toutefois être d'autant moins abandonné, que cette question prend dans tous les autres cantons, sillonnés par le chemin central, une tournure qui satisfait presque tous les propriétaires et qui peut rassurer la Compagnie.

Les premières expropriations ont présenté cette difficulté spéciale que l'intervalle entre les travaux préparatoires et l'exécution a été trop court pour laisser aux négociations le temps nécessaire; cette difficulté cessera à l'avenir.

Les expropriations terminées à la fin de décembre 1853 donnent le résultat suivant :

| *Cantons.* | *Surface.* Arpents. | *Prix d'achat.* Francs. |
|---|---|---|
| Bâle-ville, | 7 1/3 | 42,292 81 |
| Bâle-campagne, | 11 1/2 | 37,026 75 |
| Soleure, | 15 15/16 | 40,141 53 |
| Lucerne, | 1 1/16 | 2,625 70 |
| | 35 5/6 (1) | 122,086 79 |

### IV. TRAVAUX EN EXÉCUTION.

#### 1° *Travaux d'art et terrassements.*

Les travaux suivants sont remis entre les mains des soumissionnaires :

| | |
|---|---|
| La section Bâle-Sissach, en 4 lots, pour | 1,050,000 fr. |
| Le tunnel de Hauenstein, à un seul entrepreneur, | 4,250,000 |
| La section de Olten au Fannwald, 1 lot, | 33,700 |
| La section de la frontière d'Argovie à Dagmersellen, 1 lot | 55,500 |
| La section de Bugdorf à Hindelbank, 1 lot, | 46,000 |
| La section de Bellach, près de Soleure, jusqu'à Grenchen, 1 lot, | 70,800 |
| | 5,506,000 fr. |

Huit de ces lots ont été livrés avec un rabais de 5 0/0 en moyenne sur les devis détaillés, et par conséquent de 15 0/0 sur le devis général, puisqu'il faut encore déduire les 10 0/0 partout ajoutés pour parer aux éventualités.

Le chiffre de soumission du 9e lot, le tunnel du Hauenstein, est le même qui avait été admis dans le devis général. Tous les lots concédés sont en exécution. Les termes d'achèvement sont, à l'exception du tunnel, fixés à la fin de 1854, et ne seront pas dépassés, si les difficultés extraordinaires auxquelles sont assujetties les expropriations dans le canton de Bâle-campagne ne rendent pas nécessaire un nouveau délai.

Un accord a été conclu pour l'exécution du tunnel de Hauenstein avec un entrepreneur bien connu, M. Thomas Brassey, de Londres, qui avait soumissionné à un taux inférieur à celui de ses six concurrents. Il a pris à sa charge toutes les dépenses des travaux déjà exécutés en régie par l'administration aux deux extrémités du tunnel, et il poursuit dès lors ce travail pour son propre compte. A l'époque de la remise du tunnel à M. Brassey, étaient achevés :

300 pieds de voûte à l'ouverture méridionale du tunnel;
420 pieds de voûte à l'ouverture septentrionale.

Total : 420 pieds.

Le terme d'achèvement est fixé au 31 mars 1857, et les dispositions prises par M. Brassey permettent de croire qu'il ne sera pas dépassé.

#### 2° *Pose de la voie.*

Les achats du matériel de la voie, déjà spécifiés dans le rapport du 29 septembre 1853, concernent les rails et les traverses, dont la possession est assurée pour la ligne de Bâle-Sissach. Nous avons en outre fait la commande de tous les croisements et changements de voie, plaques tournantes, chariots mobiles et appareils pour les eaux de la même ligne, au prix de 72,000 fr.

#### 3° *Bâtiments.*

Des entrepreneurs se sont chargés de toutes les gares, stations et guérites de la section Bâle-Sissach, pour la somme de 210,000 fr.

(1) Depuis le 1er janvier jusqu'à la fin de mars 1854, les expropriations se sont accrues de plus de 100 arpents dans les cantons de Bâle-Campagne, Soleure, Lucerne et Berne. Celles de la ligne Bâle-Sissach seront prochainement achevées.

### V. MATÉRIEL D'EXPLOITATION.

Outre les 12 locomotives qui figurent dans le rapport du 29 septembre 1853, et dont quatre doivent être livrées le 1er octobre courant pour l'exploitation de la ligne Bâle-Sissach, il a été commandé, pour les besoins de la même ligne et pour la même époque, 50 voitures qui se composent de :

5 voitures à 8 roues, de 1re et de 2e classe.
9 voitures à 8 roues, de 3e classe.
4 voitures à 4 roues, de 2e classe.
16 wagons couverts à 4 roues, pour marchandises.
16 wagons découverts à 4 roues, pour marchandises.

50 voitures pour la somme de 312,700 fr.

### VI. RAPPORTS AVEC LES CHEMINS DE FER VOISINS.

Les concessions accordées par le canton d'Argovie donnent déjà la certitude que le chemin central sera en communication directe avec la ligne de l'Est, sur un point donné. Le temps et la nécessité feront le reste.

Les rapports avec les chemins de l'Ouest sont moins réglés encore, et bien que les circonstances défavorables ne paraissent pas décourager la concurrence de plusieurs projets, cependant on ne peut encore prévoir le moment où des négociations pourront être sérieusement suivies sur une jonction des lignes, soit près de Bienne, soit à la frontière occidentale du canton de Berne.

### VI. SITUATION FINANCIÈRE DE L'ENTREPRISE.

Les comptes et le bilan, clos au 31 décembre 1853, et joints au présent rapport, donnent un aperçu de la marche financière de notre entreprise durant le cours de l'année passée, ainsi que de sa situation en actif et passif à la fin de l'année.

Il en résulte que le premier versement de 20 0/0 du capital social de 36 millions, qui avait été effectué le 10 janvier 1853 et qui avait produit..... 7,200,000
a servi à l'exécution de l'entreprise jusqu'au 31 décembre, par l'emploi de la somme de..... 1,423,731 74
en sorte que le solde actif a été de..... 5,776,268 26
7,200,000

Ce solde se compose de :

| | |
|---|---|
| 5,141,568 f. 26 | de fonds disponibles en caisse, ainsi qu'en portefeuille et comptes courants dans diverses maisons de banque. |
| 634,700 | de cautionnements, d'obligations de Bâle-campagne et de 197 actions en réserve. |

5,776,268 f. 26

En ce qui concerne le dernier article, le rapport du 29 septembre passé a déjà fait observer que le gouvernement de Bâle-Campagne, par suite d'un traité, a payé, en obligations portant intérêt à 3 1/2 °/o, les 2,000 actions prises par lui; il a rappelé en outre qu'il était resté dans la caisse de la Compagnie un excédant de 197 actions sur 26,531 actions supplémentaires, dont le refus avait dû être proportionnellement réparti entre les souscripteurs. Les obligations de Bâle-campagne ont été en partie réalisées et en partie déposées à titre de cautionnements.

L'exposé des mesures préparatoires qui ont été prises, ainsi que de l'état actuel des travaux, démontrent que, sauf événements de force ma-

Digitized by Google

# Compte des Recettes et des Dépenses de l'Administration du chemin de fer central Suisse pour l'année 1853.

## RECETTES.

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Versements sur les actions.* | | | |
| Premiers 20 0/0 sur 72,000 actions de fr. 500. . . Bâle. | | 3,640,000 » | |
| Paris. | | 3,560,000 » | |
| | | | 7,200,000 » |
| *Recette d'ordre.* | | | |
| Déposé dans la caisse de retraite. . . . . | | 300 » | |
| *Intérêts.* | | | |
| Intérêts de placements temporaires. . . . . | 170,880 02 | | |
| Bénéfices sur les changes. . | 5,181 58 | | |
| | | 176,061 60 | |
| *Produits de ventes de matériaux et d'outils.* . . . . | | 837 65 | |
| *Remboursements* | | | |
| Ports de lettres, contributions, etc., etc. . . . . | | 1,231 55 | |
| | | | 178,430 80 |
| | | | 7,378,430 80 |

## DÉPENSES.

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Frais préliminaires.* | | | |
| Imprimés, frais de voyage, d'assemblées et gratifications diverses. . . . . | | 16,167 47 | |
| Remboursements aux actionnaires de la Société de fondation de 1846. . . . . | | 24,000 » | |
| | | | 40,167 47 |
| *Intérêts sur les actions.* | | | |
| Semestre échu le 10 juillet 1853, payé à Bâle. | | 56,192 » | |
| payé à Paris. | | 76,394 » | |
| non encore prélevé. | | 11,414 » | |
| | | | 144,000 » |
| *Intérêts et commissions.* | | | |
| Intérêts payés. . . . . | | 427 25 | |
| Pertes de change. . . . . | | 2,192 16 | |
| Commission pour l'émission des actions et courtages. . . . . | | 288,002 87 | |
| | | | 290,622 28 |
| ADMINISTRATION. | | | |
| *A. Salaires et gratifications.* | | | |
| Conseil d'administration. . . . . | 9,151 » | | |
| Comité de direction.. . . . . | 28,333 34 | | |
| Comptabilité et secrétariat. . . . . | 16,559 93 | | |
| Personnel des ingénieurs.. . . . . | 250,675 43 | | |
| Personnel de service. . . . . | 2,686 09 | | |
| Frais de voyage, gratifications, etc. . . . . | 17,075 75 | | |
| | | 314,481 54 | |
| B. *Frais de bureau.* | | | |
| Loyers et constructions. . . . . | 4,544 32 | | |
| Eclairage, chauffage, etc.. . . . . | 2,440 33 | | |
| Fournitures de bureau et de dessin. . . . . | 11,582 52 | | |
| Imprimés, insertions et journaux.. . . . . | 10,999 07 | | |
| Transports, ports de lettres, etc.. . . . . | 6,068 29 | | |
| | | 35,634 53 | |
| C. *Inventaire des bureaux.* | | | |
| Mobilier et ustensiles. . . . . | 13,455 16 | | |
| Ustensiles des ingénieurs. . . . . | 19,027 78 | | |
| Livres, cartes, modèles. . . . . | 648 86 | | |
| | | 33,131 80 | |
| | | | 383,247 87 |
| ETABLISSEMENT DU CHEMIN. | | | |
| *A. Acquisitions de terrains.* | | | |
| Prix d'acquisition . . . . . | 122,086 79 | | |
| Prix d'estimation. . . . . | 2,581 95 | | |
| | | 124,668 74 | |
| B. *Terrassements et travaux d'art.* | | | |
| Terrassements. . . . . | 14,975 90 | | |
| Tunnel. . . . . | 227,597 61 | | |
| Ponts, canaux, etc. . . . . | 118,096 57 | | |
| Indemnités de locations de terrains.. . . . | 4,406 62 | | |
| | | 365,076 70 | |
| C. *Etablissements de la voie.* | | | |
| Traverses. . . . . | 99,359 15 | | |
| Rails et coussinets. . . . . | 295 90 | | |
| | | 99,655 05 | |
| D. *Inventaire technique.* | | | |
| Mobilier, outils et ustensiles . . . . . | 9,644 99 | | |
| Matériaux, etc. . . . . | 4,100 76 | | |
| | | 13,745 75 | |
| | | | 603,176 24 |
| *Fraction.* | | | |
| Avance sur la commande de 12 locomotives. | | | 122,818 66 |
| *Dépenses diverses.* | | | |
| Étude de la ligne du St-Gothard. . . . . | | | 17,860 02 |
| *Dépense d'ordre.* | | | |
| Dépôt dans la caisse de retraite. . . . . | | | 300 » |
| Total des des dépenses. . . | | | 1,602,162 54 |
| *Solde.* | | | |
| Solde de capitaux disponibles à nouveau. . . | | | 5,776,268 26 |
| | | | 7,378,430 80 |

Digitized by Google

## Bilan de la Compagnie du Chemin de fer central Suisse au 31 Décembre 1853.

### COMPTES DÉBITEURS.

*A. Capitaux liquides.*

| | | |
|---|---|---|
| Caisse | 22,843 16 | |
| Portefeuille | 2,693,476 70 | |
| Avoirs divers : | | |
| Débiteurs en comptes courants | 2,461,778 88 | |
| A déduire : | | |
| Créanciers en comptes courants | 24,816 04 | |
| Semestre d'intérêt non prélevé | 11,411 » | |
| Caisse de retraite | 300 » | |
| | 36,530 04 | |
| | 2,425,248 80 | |
| | | 5,141,568 26 |

*B. Capitaux en emploi temporaire.*

| | | |
|---|---|---|
| Obligations à 3 1/2 0/0 de Bâle-campagne | 265,000 » | |
| 197 actions de réserve | 19,700 » | |
| Cautionnements : | | |
| Bâle-campagne (en obligations.) | | |
| Soleure 150 000 » | | |
| Lucerne 150,000 » | | |
| Berne 150,000 » | | |
| | 450,000 » | |
| | 634,700 » | |
| | | 5,776,268 26 |

*C. Capitaux employés dans l'établissement du chemin de fer.*

| | | |
|---|---|---|
| Dépenses faites | 1,602,162 54 | |
| A déduire | | |
| Recettes diverses | 178,430 80 | |
| | 1,423,731 74 | |
| | 7,200,000 » | |
| | | 7,200,000 » |

### COMPTE CRÉANCIER.

*A. Compte d'actions.*

| | |
|---|---|
| 1er versement de 20 0/0 sur 36,000,000 | 7,200,000 » |
| | 7,200,000 » |

jeure, l'ouverture de la ligne Bâle-Sissach aura certainement lieu à la fin de cette année ; le prochain rapport renfermera donc quelques données sur les produits de cette section.

D'un autre côté, il ne faut pas de dissimuler que les progrès ultérieurs do notre entreprise dépendent de circonstances en dehors de notre pouvoir. qui ont déjà gêné et, selon toute apparence, gêneront encore le libre développement de notre œuvre, comme celui de toutes les œuvres de paix.

La Compagnie doit néanmoins s'estimer satisfaite de ce que son administration a usé de prévoyance en face des événements qui se préparaient. D'un côté, elle s'est tenue en garde contre toute obligation qui dépasserait la mesure des moyens dont elle dispose ; d'un autre côté, elle a réglé, d'une manière convenable aux circonstances, l'emploi des sommes qui lui ont été confiées.

Si, pour satisfaire aux charges imposées par les concessions, les terrassements ont été commencés dans tous les cantons, les dépenses sont cependant concentrées tout spécialement sur trois points principaux, c'est-à-dire sur la ligne de Bâle à Sissach, sur le tunnel du Hauenstein et sur les travaux préliminaires concernant le réseau tout entier. La plus forte partie de ces dépenses, celle qui porte sur la ligne Bâle-Sissach, donnera prochainement pour résultat un fragment, restreint sans doute, mais achevé et *productif* de l'œuvre d'ensemble qu'on se propose.

L'achèvement du tunnel du Hauenstein, le travail le plus difficile et le plus imposant de notre réseau, est assuré dans un avenir bien plus rapproché qu'on aurait pu l'espérer il y a deux ans.

Enfin, l'élaboration complète et exacte des plans et devis de toutes les lignes du réseau central sera achevé dans quelques mois, ce qui permettra de mettre énergiquement la main à l'œuvre sur tous les points à la fois, lorsque les obstacles extérieurs auront fait place à une situation régulière.

Bâle, le 31 mars 1854.

*Le Comité de direction du chemin de fer Central suisse.*

---

## Société des Ingénieurs civils.

*Séance du 7 avril 1854.*

Présidence de M. Vuigner, président.

Il est donné connaissance de quelques perfectionnements importants apportés dans la construction des signaux par M. Er. Chabrier, membre de la Société, ingénieur du service des travaux et de la surveillance du chemin de Saint-Germain.

Il arrive fréquemment dans les signaux manœuvrés à distance, que le fil unique de transmission se rompt, et qu'alors le disque abandonné indique que la voie est ouverte quand elle devrait être fermée. Le perfectionnement apporté par M. Chabrier consiste à faire en sorte, par la disposition des leviers et contrepoids, que le disque indique toujours que la voie est fermée quand le fil est cassé.

Un second perfectionnement, également introduit par M. Chabrier, a pour but de remédier à l'allongement du fil par la dilatation, allongement qui produit sur le disque des in-

Digitized by Google

dications inexactes; ainsi tantôt la voie n'est qu'à moitié ouverte ou à moitié fermée, les leviers étant cependant à l'extrémité de leur course, en sorte que les mécaniciens peuvent être facilement trompés.

Le moyen simple pour remédier à cet inconvénient est de faire que le levier qui correspond au disque et qui est conduit par le fil ait une longueur beaucoup plus grande que celui qui est manœuvré par le cantonnier; de cette façon, une petite différence dans la longuour du fil devient insensible et ne peut produire qu'une faible influence sur l'axe décrit par le levier du disque.

Les deux perfectionnements que nous venons d'indiquor sont très-simples et très efficaces. Nous les recommandons à l'attention des ingénieurs; et cette communication, en les mettant dans le domaine public, a pour but de les affranchir d'un brevet que prendraient à coup sûr quelques-uns de ces plagiaires qui font métier de puiser leurs inventions dans les cartons des chemins de fer.

M. LE PRÉSIDENT demande à M. Chabrier de vouloir bien rédiger une note et un dessin.

UN MEMBRE demande à indiquer un moyen télégraphique par lequel, sans appareils nouveaux, on peut assurer la circulation sur un chemin de fer à une seule voie. Ce système repose sur co point, qu'il suffit, à la station qui expédie un train, de donner, à la station qui doit le recevoir, l'ordre de fermer sa voie. Cette station, pour réponse, exécute immédiatement l'ordre qu'on lui donne; et, en faisant mouvoir le disque qui couvre la voie, fait, en coupant et reformant le courant plusieurs fois, résonner dans la station la cloche de départ : c'est la garantie qu'attend le mécanicien pour partir; il est alors assuré que sa voie est couverte, puisque sans cette précaution la cloche ne peut se mouvoir.

Or, pour donner l'ordre, on peut se servir des appareils existants, et pour répondre, on n'a besoin que d'une sonnerie très-simple d'un son différent de celui des sonneries d'appel. Il n'y a donc là aucun appareil nouveau.

Cette disposition présente ceci do spécial :

1° Qu'on ordonne les précautions à prendre et qu'on les fait exécuter immédiatement;

2° Qu'on est sûr que les ordres sont exécutés;

3° Que si, par une cause quelconque, la sonnerie de départ ne résonne pas, il n'en résulte qu'un retard, et pas d'autre inconvénient;

4° Que l'on n'a besoin que d'un fil pour signaler un ou plusieurs trains dans le même sens;

5° Qu'il n'y a aucun appareil nouveau;

6° Que les agents ne peuvent pas oublier leur service puisqu'il ne s'écoulo pas une seconde entre l'ordre qu'ils reçoivent et son exécution;

7° Qu'un disque fermé de grande dimension est visible pour tous les employés en quelque point de la station qu'ils se trouvent et leur indique que derrière ce disque la voie est occupée;

8° Que quand tous les agents d'uno station seraient absents au passage d'un train direct, le mécanicien, le chauffeur, le chef de train verraient bien, eux, si la voie est fermée ou ouverte;

9° Que si l'on pose en outre cette condition, que la voie ne sera ouverte qu'en présence du train attendu, la sécurité sera complète; si l'on veut, en outre, assurer cette régularité, il suffit de disposer au-dessus du disque un timbre qui ne sonnera que lorsque le disque reviendra dans sa première position. C'est la réponse aux coups de sifflets donnés par le mécanicien à l'approche des stations.

L'ordre du jour appelle ensuite la discussion sur le programme de la commission d'enquête.

On indique relativement à la première question que sur diverses lignes de chemins de fer en exploitation, en France comme à l'étranger, il a été employé des rails à double champignon d'une longueur de 4m,50 avec quatre traverses par rail; et que la voie a été posée de cette sorte, que l'écartement d'axe en axe est de 1 mètre entre la traverse de joint et la première traverse intermédiaire, et de 1m,25 entre les autres traverses intermédiaires.

Ce système a été admis sur la ligne de Strasbourg et les embranchements, en donnant au rail une hauteur de 0m,13, à la table une largeur de 0m,06, et à la tige une épaisseur de 0m,010, dimensions qui ont déterminé un poids de 37 kil. 50 par mètre courant.

L'écartement de 1m,25 entre la traverse intermédiaire est peut-être un peu fort, mais à cela près la voie est dans de très-bonnes conditions.

Il y a eu dans l'origine quelques ruptures de rails; mais ces ruptures avaient été plutôt attribuées à des détériorations dans les travaux de terrassements et des plats dans les bandages des roues do machines qu'à la qualité des rails.

On cite la ligne d'Orléans à Bordeaux où les rails n'ont que 33 kilom., où l'échantillon des traverses est faible, surtout en longueur, et où cependant, à cause de la bonne qualité du ballast, la rupture des rails a été très-faible. Dans l'année qui vient de finir, et sur 400 kilomètres, il n'y a eu que douze rails cassés; il faut même dire que, sur une portion de cette ligne, on a été obligé de prendre pour ballast du caillou cassé, ballast qui généralement ne devient bon qu'après une année d'exploitation.

On pense que pour des voies ainsi établies, et avec des rails à champignon sur traverses, il faudrait réduire l'écartement des traverses et supprimer la travorse de joint qu'on remplacerait par des éclisses.

Dans le but aussi d'éviter ces joints, on a tenu à donner aux rails la plus grande longueur possible; aussi a-t-on employé des rails de 6 mètres de long partout où il a été possible de le faire.

Quant à la qualité des rails, il est difficile de se prononcer d'une manière absolue; on a trouvé chez tous les fournisseurs les mêmes variations de produits, les mêmes inégalités.

On estime qu'on peut mieux préciser les faits quant à ce qui est de la qualité des fers. Ainsi, on peut dire sans crainte que les forges font les rails avec la plus mauvaise qualité de fer qu'elles peuvent trouver.

En général, une usine qui fabrique des fers marchands de bonne qualité fait toujours des rails très-médiocres, et l'on remarque, par exemple, qu'un fer marchand n° 1 est supérieur toujours à un fer de rail de même numéro. On remarque aussi qu'un haut fourneau qui fait la fonte destinée au fer marchand n'est pas le même que celui qui est destiné au fer de rails.

Les rails prétendus durs sont faits de fer cassant à froid; les rails mous sont faits de fer dont la qualité se rapproche de celle des fers marchands. La plupart de nos usines n'obtiennent la dureté du fer de rail qu'en y mélangeant des minerais sulfureux, des minerais inférieurs à ceux qu'ils emploient pour la fabrication des autres fers; et ces fers cassants à froid se travaillent très-mal à chaud, ce qui indique un vice radical. Les rails cassent presque toujours à 0m,30 du joint, parce que c'est là que se développent les plus grandes flexions.

Quant à une amélioration dans la fabrication des rails en France, il ne faut y compter que par la création d'usines rivales établies dans des localités où les minerais sont bons; ainsi on peut citer les départements de la Meuse, de la Marne, do la Nièvre et du Cher.

On ne saurait se faire une idée de la durée des voies par l'emploi d'un bon fer et l'emploi d'un bon ballast; le chemin de Mulhouse à Thann en est un exemple, puisque depuis quinze années ce chemin n'a subi aucune réparation; les rails n'y sont que d'un poids de 22 kilog., et ils portent les lourdes machines à six roues qui font le service du chemin d'Alsace.

Les autres pays donnent plus d'importance que nous n'en mettons à la fabrication des rails. Ainsi l'Angleterre et l'Allemagne fabriquent mieux que nous ne fabriquons. C'est que, par une grossière erreur, on estime que pour les rails toute qualité de fer est suffisante.

On pense que dans le système de rails avec supports discontinus on arriverait à établir une voio dans de bonnes conditions en donnant au rail une longueur de 6 mètres ot en admettant entre les supports un écartement uniforme de 1m,00.

La condition serait meilleure encore si, comme on le fait généralement maintenant en Angleterre et en Allemagne, on mettait des éclisses aux joints, en supprimant alors la traverse et le coussinet do joint.

C'est ce qui a été fait en 1852 au chemin de Saint-Germain ainsi qu'au raccordement de Viroflay, où l'on a adopté des rails de 6 mètres pour éviter la flexion au joint. On avait essayé de rapprocher les premières traverses intermédiaires de la traverse de joint, en ne laissant entre les deux que l'espace nécessaire pour faire le bourrage.

Cette disposition n'a pas donné les résultats qu'on en attendait; la difficulté de bourrer convenablement a fait qu'en ces endroits la base étant moins solide, les flexions étaient plus fortes : aussi l'emploi des éclisses paraît-il une bonne amélioration.

M. JULES POIRÉE, *ingénieur des ponts et chaussées, invité à assister à la séance*, ne partage pas cette opinion en ce qui regarde le rapprochement des traverses intermédiaires de la traverse de joint. M. Poirée a observé que les traverses ainsi rapprochées donnaient au bout d'une année d'excellents résultats, mais que pour cela il fallait avoir bien soin de relever les traverses et de les bourrer fréquemment, car sans cela il se produit une oscillation rapide et bientôt destructive des traverses latérales.

Revenant sur la longueur des rails, on dit qu'on peut obtenir des usines des rails de 250 kil., c'est-à-dire des rails de 7 mètres, et qu'il y a tout avantage à les employer; avec des rails de cette longueur on peut obtenir une bonne voie. Cependant, à cette voie ordinaire, on préfère la voie continue, tello que la voie Barlow ou la voie Brunel; mais pour faire les rails de ces voies, il faut absolument avoir de bonnes qualités de fer.

On trouve, en outre, que le prix des rails est trop élevé par rapport au prix du fer marchand; on peut estimer qu'en général le prix de revient des rails est de 170 fr. la tonne, en moyenne, et toujours on les paie de 80 à 40 0/0 en sus de ces prix suivant les circonstances.

Un bon système que doivent employer les Compagnies pour arriver à avoir des fers

Digitized by Google

de rails de bonne qualité, consiste à faire des avances de fonds aux maîtres de forges pour monter des usines là où les éléments de la fabrication des rails à bas prix existent. La Compagnie des chemins du Midi est entrée dans cette voie, et elle s'en félicite. Inévitablement il faut arriver à fabriquer de bons rails, à avoir une voie solide; car l'augmentation de prix, pour obtenir une voie stable et durable, est peu élevée en comparaison des dépenses d'établissement du chemin. Il faut aussi que ces rails soient capables de supporter un matériel puissant avec lequel le transport des marchandises se fera sans peine et à bas prix.

La Société a reçu :

1° De M. Muntz, un mémoire sur la forme et la force des rails ;

2° De M. Hauchecorne, une note sur la statistique des chemins de fer allemands ;

3° De M. Ebray, membre de la Société, une collection de fossiles.

Hesqueir de Renéville.

## Forges.

### SAINT-DIZIER.

Tout est toujours placé dans les mêmes conditions : on traite peu d'affaires. Il y a des besoins cependant; si cette situation se prolonge, c'est parce que des marchands croient à la baisse, et pourtant, en fonte comme en fer martelé ou laminé, on ne cite pas de marchés pour lesquels le vendeur ait accordé une concession forcée, par suite de la position faite par la question politique. Les cours s'établissent ainsi, sur la place de Saint-Dizier :

*Fontes :*

| | | |
|---|---|---|
| Fonte à fer, | 155 | 160 |
| Fonte pour 2e fusion, n° 1, | 192 | » |
| Id. n° 2, | 182 | » |

*Fers battus au bois :*

| | | |
|---|---|---|
| Marchands (cours nominals), | 330 | » |
| Cornettes ( Id. ), | 340 | » |

*Fers battus à la houille :*

| | | |
|---|---|---|
| Marchands (pour la province), | 335 | » |
| Id. (pour Paris), | 330 | » |
| Bandages, 30 fr. en sus. | | |
| Petite forge, 25 fr. Id. | | |
| Martinet, 80 fr. Id. | | |

*Fers laminés de fonte au bois :*

| | | |
|---|---|---|
| Marchands, première classe, | 330 | » |
| Première classe, rendue à Paris, | 340 | » |
| Petit rond (suivant les usines), | 340 | 350 |

*Fils de fer au bois :*

| | | |
|---|---|---|
| Fil à clous (100 kil.), | 70 | » |

*Moulages.*

Les anciens prix des fontes moulées sont toujours conservés. Le détail se plaint de la vente; à l'exception des articles de saison, dont le marchand est obligé de se réassortir, le placement est nul. Nous allons citer pour mémoire le prix courant des usines de notre groupe.

| | | |
|---|---|---|
| Plaques et foyers (les 1,000 kil.) | fr. | 230 |
| Tuyaux de descente, | | 270 |
| Tuyaux de conduite, éprouvés, 40 millimètres diamètre intérieur, | | 290 |
| Id. au-dessous de 40 millimètres, | | 280 |
| Colonnes pleines, | | 240 |
| Colonnes creuses, | | 350 |
| Boîtes de roues, de 5 kil. et au-dessus, | | 260 |
| Boîtes de roues au-dessous de 5 kil., | | 280 |
| Réchauds potagers, carrés, | | 300 |
| Réchauds conique à deux grilles, | | 320 |
| Réchauds économiques à trois grilles, | | 310 |
| Vases et coupes, | | 350 |
| Poids d'horloge, | | 210 |
| Moulage en terre et au trousseau, | | 380 |
| Poids à peser, de 5 à 20 kil. bruts, | | 240 |
| Id. de 2 kil. à 500 gr. bruts, | | 300 |
| Id. de 2 kil. à 200 gr. à 50, | | 500 |
| Coquilles à rôtis, | | 320 |
| Poêles à marmites et anciens chenêts à figures, les 1,000 points, | | 150 |
| Poêles de cuisine à fond et ovales, les 1,000 points, | | 155 |
| Sableries, les 1,000 points, | | 155 |
| Chaudières à rebords, les 1,000 kil., | | 300 |
| Pièces de mécanique pour machines à battre le grain, les 1,000 kil., | | 380 |
| Pièces de charrue, | | 320 |
| Gargouilles, | | 260 |
| Caniveaux, | | 280 |
| Réchauds étouffoirs, | | 380 |
| Poulies légères, | | 360 |
| Poulies de charpentier, | | 260 |
| Tuyères à maréchal, | | 260 |
| Châssis à tabatières, | | 400 |
| Pièces de forges, | | 300 |
| Engrenages ordinaires de forges, | | 320 |
| Engrenages doubles, | | 350 |
| Mécanique pour constructeurs, | | 380 |

### PARIS.

La vente des articles fontes et fers ne se ravive pas au point qu'elle a d'ordinaire dans cette saison; cependant il y a une grande amélioration. Le commerce, qui a l'habitude de régler ses opérations d'après l'état des cours des fonds publics et des principales valeurs cotées à la Bourse de Paris, ne s'est pas effrayé des fluctuations que ce marché a subies depuis quinze jours ; l'attitude meilleure que du reste il a prise, a ramené la demande, et, le beau temps aidant, les constructions forcent l'écoulement.

Les prix des fers ne varient pas. La ferraille est toujours cotée 18 à 19 fr. les gros bouts, 16 et 17 les petits, les longues barres, 24 fr.; les fontes blanches, 14 fr. 50 et 15 fr.; les noires, 20 fr. Les aciers et les ferblancs restent sans changement. Les tôles sont également sans variation, à 48 fr. la tôle anglaise et 58 fr. celle des Ardennes, 72 celle de Comté. La pointe se soutient aux prix connus; on annonce un tarif nouveau en hausse. Cette idée a lieu de surprendre, quand le placement est si difficile aux prix actuels.

La position des métaux a éprouvé peu de changement. La confiance des détenteurs de cuivre s'est raffermie, par suite du résultat de la réunion des fondeurs de Londres, et partant les cours s'établissent avec plus de stabilité. La baisse s'est déclarée sur l'étain, comme on avait pu le prévoir par la mauvaise tenue de l'article. Les prix restent conservés pour le plomb et l'étain ; la vente s'est bornée à quelques lots insignifiants.

Voici la cote de la Bourse :

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Cuivre* de Russie, | par 100 kil., | 330 | 340 |
| — d'Angleterre, | | 325 | 330 |
| — laminé rouge, | | 345 | 350 |
| — laminé jaune, | | 320 | » |
| *Etain* anglais, | par 100 kil., | 320 | » |
| — de Banca, | | 320 | 325 |
| — des détroits, | | 315 | » |
| *Plomb* de France, | par 100 kil., | 70 | » |
| — d'Espagne, | | 70 | » |
| — d'Angleterre, | | 72 | » |
| — laminé, | | 75 | » |
| *Antimoine*, | | 150 | » |
| *Zinc* Silésie, | par 100 kil., | 63 | » |
| — Vieille-Montagne, | | 70 | » |
| — laminé, | | 75 | » |

## MARCHÉS ÉTRANGERS.

### Prix des fers et charbons en Belgique.

*Charbons.* — La demande des charbons de toutes qualités a été excellente. Les acheteurs s'approvisionnent aujourd'hui pour avoir leur livraison avant le mois de juillet, époque du chômage de la navigation. Les commandes sont venues en même temps de l'intérieur et de l'extérieur du pays.

Voici les prix auxquels sont cotés les charbons dans notre bassin par 1,000 kil. mis à bord ou en wagon : houille grasse, fr. 19, 19 50 et 20, suivant qualités ; demi-grasse, fr. 18 et 18 50 ; galileteries, fr. 16 50, 17 et 17 50, suivant qualités ; tout-venant gras, fr. 13, 13 50 et 14 25, suivant qualités; id. demi-grasse, fr. 11 50 à 12 50 ; menus graineux, fr. 6 50, 7 et 7 50, suivant qualités.

*Fontes en fer.* — On remarque toujours la même fermeté dans le prix de la fonte d'affinage qui reste fixe à 12 fr. les 100 kilogrammes, par suite du manque de marchandise. Les prix de la fonte de moulage ne varient pas non plus à fr. 17, 16, 15 et 14 les 100 kil suivant numéros. Cet article continue de s'élever au fur et à mesure de la production. Les fers en barres, mêmes prix à fr. 27, 25 et 23 les 100 kil., numéros 1, 2 et 3.

*Fret.* — Les cours n'ont pas varié d'une manière sensible.

Liége, 15 avril :

La situation de notre marché de charbons, fontes et fers n'a pas varié cette semaine

Nous n'avons rien appris en fait de transactions de quelque importance sur l'un ou l'autre de ces articles.

Il règne toujours beaucoup d'activité dans nos grandes usines, et les prix se soutiennent avec la même fermeté.

### Prix des fers en Angleterre.

Londres, 8 avril :

Le marché se soutient fermement; la demande continue à arriver pour les fontes et pour les fers. La diminution sensible du stock des fontes l'a fait tenir à un prix élevé : on a vendu à 98 fr. 50 c.; il s'est trouvé preneur même à 102 fr. 75 et 105 fr. Le marché a flotté entre ces prix.

Les avis reçus de Glascow et de Liverpool annoncent aussi une situation favorable. Les commandes des fers du Staffordshire et du pays de Galles se suivent avec beaucoup de régularité aux prix cotés par nous il y a huit jours.

Nous devons porter à la connaissance de nos lecteurs intéressés le nouveau système de MM. Talbot et Norris de Crewe (Cheshire, Angleterre). Il consiste dans une combinaison des fours d'affinage et de puddlage. On prend le fer chaud du premier four pour le passer directement dans le second ; ce système est beaucoup plus facile à adopter que celui où il fallait verser la fonte brute des hauts-fourneaux directement dans les fours d'affinage.

Digitized by Google

Les inventeurs sont brevetés pour cette nouvelle combinaison. Ils placent deux fours à affiner entre deux fours à puddler, et font marcher successivement leur opération, arrivée à point voulu.

Ils évaluent le bénéfice immédiat à résulter de leur mode d'opérer, à 10 shellings par tonne, soit à 12 fr. 50 c., et ce, pour produire les meilleures barres puddlées.

O. SAUPIQUE.

*(L'Ancre de Saint-Dizier.)*

## Correspondance.

M. Al., à Angers. — Nous ne répondons qu'à nos abonnés.

M. C. F., à Montreuil. — N^os 1 et 2, dans l'état actuel, l'échange pour du n° 3 paraît excellent; mais il peut survenir en faveur des n^os 1 et 2 des circonstances qui les améliorent.

M. L., à Villaine. — N^os 1 et 2, environ trente mille. — N° 3, oui, mais pas immédiatement après l'exploitation. — N^os 4 et 5, environ douze mille. — N° 6, non. — N° 7, excellente.

M. P. L. T., à Paris. — N° 1, cette partie du tracé n'est pas encore définitivement arrêtée. — N° 2, rien de résolu encore.

M. V. A., à Paris. — La valeur dont vous nous entretenez n'offre aucune sécurité comme capital.

M. K. — N° 1, oui. — N° 2, Lyon, Orléans, Strasbourg, Nord, Ouest.

M. L. K., à Bonne. — N° 1, attendre. — N° 2, acheter. — N° 3, cette valeur est justement délaissée. — N° 4, oui. — N° 5, 70 fr. — 75 fr. — 76.

M. L., à Saint-Quentin. — Il n'y a pas de résolution assez formelle à cet égard pour le public.

M. F. S. — N° 1, non. — N° 2, si de nouvelles concessions ne sont pas ajournées, les actions seront probablement libérées à 300 fr. — N° 3, non, pas de longtemps.

M. B., à Saint-Point. — N° 1, conservez. — N° 2, oui. — N° 3, certainement. — N° 4, placement de père de famille. — N° 5, merci, c'est pour nous un devoir.

M. Ad. R***. — N° 1, 70 fr. — N° 2, 56 fr. — N° 3, 75 fr. — N° 4, 74 fr.

M. M. B., à Troyes. — N° 1, sans avenir. — N° 2, placement excellent. — N° 3, la Compagnie s'y expose. — N° 4, cet arbitrage est bon.

M. H. L., à Paris. — Oui, faites l'échange que vous proposez, il est excellent. — Pour le surplus de votre lettre, il n'est rien de décidé.

M. J. de M., à Noyon. — N° 1, certaine, oui, très-prochaine, c'est peu probable. — N° 2, non. — N° 3, Mulhouse. — N° 4, comme vous nous pensons que l'occasion est très-bonne.

M. E. B., à Paris. — N^os 1 et 2, 3, 4 et 5, conservez. — N° 6, vendez — N^os 7 et 8, s'abstenir.

M. P. B., à Bordeaux. — N° 1, achetez. — N° 2, vendez. — N° 3, conservez. — N° 4, bon. — N° 5, mauvais. — N° 6, jamais.

M. L. F., à Rouen. — N° 1, 45 0/0. — N° 2, arbitrage très-mauvais; l'inverse serait préférable, mais nous ne le conseillerons pas.

M. F. B., à Firmin. — N° 1, non. — N° 2, ceci est devenu douteux. — N° 3, non. — N° 4, oui. — N° 5, non.

M. P. M. — N° 1, excellente valeur comme placement, mais sans avenir. — N° 2, valeur uniquement de spéculation. — N° 3, oui. — N° 4, non.

M. S., à Chartres. — N° 1, placement. — N° 2, spéculation. — N° 3, échangez. — N° 4, versez.

## Ordonnances rendues par M. le Préfet de police, en matière de tarifs, pendant le courant du mois de mars.

| CHEMINS. | DATES. | TITRE DES ORDONNANCES. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|
| LYON..... | 3 mars.... | Ordonnance qui modifie les tarifs applicables au transport des marchandises. | 1° Réduction des tarifs applicables au transport du glucose et du manganèse.<br>2° Tarif spécial pour le transport des marbres en bloc. |
| ORLÉANS... | 6 mars.... | Ordonnance qui fixe un tarif spécial pour le transport des grains, farines, riz et maïs, en provenance de Clermont et des localités au delà. | Tarif temporaire, devant cesser le 31 juillet 1854. |
| ORLÉANS... | 7 mars.... | Ordonnance portant prorogation jusqu'au 31 juillet prochain des tarifs réduits pour le transport et la manutention des grains, farines, riz et maïs. | Rendue pour la publication d'un arrêté ministériel, en date du 26 février dernier. |
| OUEST..... | 8 mars.... | Ordonnance qui fixe un tarif temporaire pour le transport du blé, du seigle et de l'orge. | Tarif spécial, devant cesser le 31 juillet prochain à 0 fr. 8 c., pour les meuniers et grainetiers abonnés, et à 0 fr. 11 c. pour les autres expéditeurs. |
| LYON..... | 9 mars.... | Ordonnance concernant un tarif pour la station de Blaisy-Bas. (Service à la petite vitesse.) | Application du tarif général et des tarifs spéciaux, précédemment homologués, aux marchandises et aux bestiaux dirigés sur la gare de Blaisy-Bas, ou expédiés de cette gare. |
| OUEST..... | 13 mars... | Ordonnance qui fixe un tarif général pour les transports à la petite vitesse. | Tarif applicable sur la section de Paris à la Loupe, à dater du jour d'ouverture de la gare des Batignolles, établi sur les bases du tarif général du 4 juillet 1853. |
| ORLÉANS... | 16 mars... | Ordonnance concernant les tarifs applicables au transport et à la manutention des marchandises sur la section comprise entre la gare de la prairie de Mauve et le port maritime de Nantes (quai de la Fosse). | 1° Tarif des marchandises en provenance ou en destination de la voie de mer, transportées du port maritime de Nantes aux diverses stations du réseau et *vice versâ*.<br>2° Tarif des marchandises en destination de la ville de Nantes sur la section comprise entre la gare de la prairie de Mauves et le port maritime.<br>3° Application à la même gare des divers tarifs spéciaux déjà homologués. |
| ORLÉANS... | 20 mars... | Ordonnance qui fixe un tarif spécial pour le transport des vins et vinaigres nantais. | Tarif applicable : 1° aux vins et vinaigres nantais, en fûts, de Nantes à Orléans; 2° aux vins nantais, en fûts, de Nantes à Choisy et à Paris. |
| EST..... | 21 mars... | Ordonnance qui fixe des tarifs pour les transports de toute nature, applicables à la station de Saint-Dizier. | Application du tarif général et des tarifs spéciaux actuellement en vigueur, aux voyageurs, marchandises et bestiaux transportés, à grande ou à petite vitesse, de la station de Saint-Dizier ou dirigés sur cette gare. |
| OUEST..... | 22 mars... | Ordonnance qui fixe les tarifs des transports à grande vitesse. | Application du tarif général en vigueur aux voyageurs, marchandises et bestiaux, transportés à grande vitesse sur la section de Paris à Nogent-le-Rotrou. |
| EST..... | 25 mars... | Ordonnance concernant le classement des bois d'épine-vinette. | Addition à la classification générale. |
| ORLÉANS... | 25 mars... | Ordonnance concernant des modifications à la classification générale des marchandises. | Fer ouvré non spécifié, remplacé par: ferrements et pièces lourdes, ou fers assemblés ou préparés pour bâtiments. |

Digitized by Google

# CHEMIN DE FER DE PARIS A SAINT-GERMAIN.

## Compte de l'Exploitation pour l'année 1853.

### DÉPENSES.

| | | | |
|---|---|---|---|
| *Frais d'administration et de contrôle.* | | | |
| Personnel de l'administration centrale, | | 51,456 35 | |
| Personnel et frais du contrôle, | | 17,315 82 | |
| *Frais généraux.* | | | 145,937 31 |
| Contributions, assurances et loyers de bureaux, | 20,143 21 | | |
| Impressions, affiches et annonces, | 14,263 20 | | |
| Dépenses diverses et frais de bureau, | 17,895 31 | | |
| Indemnités, contentieux et dépenses extraordinaires, | 24,873 42 | | |
| | 77,165 14 | 77,165 14 | |
| *Frais d'entretien et de surveillance.* | | | |
| Entretien du chemin, | | 101,419 74 | |
| Entretien des ouvrages d'art et bâtiments, | | 35,183 82 | 222,767 77 |
| Entretien du chemin atmosphérique, | | 47,116 99 | |
| Inspection et surveillance, | | 38,317 22 | |
| *Frais des gares.* | | | |
| Gare de Paris, personnel et frais, | | 44,537 13 | |
| Gares de Saint-Germain et du Vésinet, personnel et frais, | | 36,749 40 | 127,006 24 |
| Eclairage et chauffage des gares et stations intermédiaires, | | 46,709 81 | |
| *Frais de traction.* | | | |
| Entretien des machines et tenders, | 79,089 66 | | |
| Entretien des voitures, | 45,891 88 | | |
| | 124,981 54 | 124,981 54 | |
| Personnel du mouvement : | | | |
| Traitement des mécaniciens et chauffeurs, | 97,740 58 | | 401,844 04 |
| Traitement des conducteurs de wagons, | 17,573 30 | » | |
| | 115,313 88 | 115,313 88 | |
| Combustible des machines, | | 146,769 30 | |
| Huile et graisse des machines et voitures, | | 9,906 04 | |
| Eau des machines, | | 4,892 38 | |
| *Frais de police* . . . . . | | | 7,900 » |
| | | | 906,415 46 |
| *Excédant des recettes sur les dépenses.* | | | |
| Solde du compte d'intérêts des emprunts et des comptes courants, déduction faite de 67,512 fr. 56 c., pour revenu des propriétés, | | 489,512 50 | |
| Réserve, | | 67,500 » | |
| Intérêts des actions, | | 450,000 » | 2,089,111 16 |
| Dividende des actions, à raison de 20 fr. par action, en sus de l'intérêt, | | 1,080,000 » | |
| Solde à reporter sur 1854, | | 2,098 66 | |
| | | | 2,995,526 62 |

### RECETTES par nature de voitures et par mois.

| MOIS. | COUPÉS. | | DILIGENCES. | | WAGONS. | | TOTAL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Voyageurs. | Recettes. | Voyageurs. | Recettes. | Voyageurs. | Recettes. | des Voyageurs. | des Recettes. |
| Janvier.. | » | » | 13,036 | 10,815 23 | 127,163 | 65,787 95 | 140,199 | 76,603 28 |
| Février.. | » | » | 11,545 | 9,618 95 | 95,018 | 49,178 11 | 106,593 | 58,797 06 |
| Mars.... | » | » | 16,139 | 13,497 80 | 127,147 | 65,342 86 | 143,286 | 78,840 66 |
| Avril.... | 131 | 262 » | 17,151 | 15,992 20 | 122,259 | 69,331 63 | 139,575 | 85,585 83 |
| Mai..... | 582 | 1,161 » | 35,537 | 35,189 25 | 216,899 | 135,479 15 | 253,018 | 171,832 40 |
| Juin..... | 738 | 1,476 » | 43,013 | 42,498 08 | 218,925 | 131,092 00 | 263,631 | 175,066 14 |
| Juillet... | 821 | 1,642 » | 49,612 | 48,653 27 | 270,748 | 163,841 03 | 321,181 | 214,136 30 |
| Août.... | 594 | 1,188 » | 46,185 | 44,932 96 | 269,058 | 164,820 83 | 316,440 | 210,941 79 |
| Septemb. | 430 | 871 50 | 40,119 | 40,173 84 | 249,915 | 160,466 53 | 290,364 | 201,511 87 |
| Octobre.. | 199 | 398 » | 33,005 | 32,324 64 | 187,704 | 114,551 27 | 221,698 | 147,273 91 |
| Novembre | » | » | 19,255 | 19,484 22 | 121,280 | 76,057 08 | 140,541 | 95,541 30 |
| Décembre | » | » | 14,105 | 13,737 93 | 94,531 | 57,449 15 | 108,636 | 71,207 08 |
| Totaux... | 3495 | 7,001 50 | 339,850 | 326,931 90 | 2,101,306 | 1,253,397 65 | 2,441,660 | 1,587,337 05 |
| A déduire : Droits sur le prix des places. | | | | | | 57,128 88 | | |
| Frais d'omnibus et subventions diverses, | | | | | | 94,200 91 | | 151,329 79 |
| Produit du péage de la Compagnie de l'Ouest, | | | | | | | | 291,188 71 |
| Id. Id. de Rouen, | | | | | | | | 185,006 60 |
| Service de la Poste, | | | | | | | | 6,000 » |
| Produit net du transport de bagages, matériaux et terrassements, | | | | | | | | 474,892 57 |
| Solde de l'exercice 1852, | | | | | | | | 2,521 48 |
| | | | | | | | | 2,995,526 62 |

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 16 au 22 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 107,806 voyageurs | 347,730 80 |
| Bagages, marchandises, etc | 398,243 54 |
| TOTAL | 745,974 34 |
| Semaine correspondante de 1853. | |
| 67,336 voyageurs | 269,023 60 |
| Bagages, marchandises, etc | 374,727 45 |
| PRODUIT total | 643,751 05 |

Recette totale du 1er janvier au 22 avril.

| | |
|---|---|
| 1854 | 10,891,054 95 |
| 1853 | 9,251,535 08 |
| DIFFÉRENCE | 1,639,518 97 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 16 au 22 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 22,827 voyageurs | 108,723 30 |
| Bagages, marchandises, etc | 100,256 25 |
| TOTAL de la semaine | 208,981 55 |
| TOTAL de l'exercice courant | 3,213,396 00 |
| Semaine correspondante de 1853 | 190,711 45 |
| Exercice correspondant de 1853 | 2,823,269 35 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 16 au 22 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 15,878 voyageurs | 43,546 20 |
| Bagages, marchandises, etc | 50,356 50 |
| TOTAL de la semaine | 93,902 70 |
| TOTAL de l'exercice courant | 701,273 55 |
| Semaine correspondante de 1853 | 78,812 05 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 582,070 05 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 16 au 22 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 47,457 voyageurs | 228,727 20 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand. | 178,863 05 |
| TOTAL de la semaine | 407,590 25 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 5,358,231 95 |
| TOTAL | 5,765,822 20 |
| Semaine correspondante de 1853 | 383,001 55 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 5,000,758 40 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 5,383,810 95 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 10 au 16 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 13,110 voyageurs | 28,779 80 |
| Messageries, bagages, marchandises | 36,322 44 |
| TOTAL | 65,102 24 |
| Semaine correspondante de 1853 | 46,322 57 |
| Recette totale du 1er janv. au 16 avril 1854 | 680,785 11 |
| — 1853 | 738,097 01 |
| Différence en faveur de 1854 | 147,788 10 |

Recettes des premiers trimestres 1853-1854.

| | 1853 | 1854 |
|---|---|---|
| Voyageurs | 264,616 40 | 304,138 66 |
| Marchandises, etc | 353,727 71 | 437,264 20 |
| Total | 618,344 11 | 741,403 16 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,118 kilom.)

Du 16 au 22 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 341,855 84 |
| Bagages, marchandises, etc | 445,590 50 |
| TOTAL | 790,446 34 |
| Semaine correspondante de 1853 | 659,269 70 |
| Différence en faveur de 1854 | 131,176 64 |
| Recettes du 1er janvier au 22 avril | 11,843,775 71 |
| Recette correspondante de 1853 | 9,170,225 84 |
| Différence en faveur de 1854 | 2,675,549 87 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 16e semaine.

Du 16 au 22 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 237,636 60 |
| Marchandises | 298,906 03 |
| TOTAL de la semaine | 536,542 03 |
| Recettes antérieures | 7,513,911 56 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 8,050,454 19 |
| 16e semaine de 1854 | 536,542 63 |
| Semaine correspondante de 1853 | 433,751 16 |
| Différence en faveur de 1854 | 102,791 47 |
| Exercice 1854 | 8,050,454 19 |
| Id. 1853 | 6,111,798 58 |
| Différence en faveur de 1854 | 1,938,655 61 |

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 16 au 22 avril 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 15,044 20 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 25,842 00 |
| TOTAL | 40,887 10 |
| Recettes antérieures | 472,115 10 |
| TOTAL | 513,002 20 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 17 au 23 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 14,119 voyageurs (gr. vitesse | 56,984 00 |
| (Petite vitesse) | 35,545 57 |
| TOTAL | 92,529 57 |
| Rive droite. — 42,671 voyageurs | 35,892 75 |
| Rive gauche — 29,348 voyageurs | 23,923 15 |
| TOTAL | 152,145 47 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 68,294 70 |
| Rive droite | 26,670 85 |
| Rive gauche | 12,930 15 |
| TOTAL | 107,895 70 |
| Recette totale du 1er janvier au 23 avril 1854 : | |
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 1,835,522 31 |
| *Idem.* — 1853 | 1,502,003 13 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 9 au 15 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 84,448 85 |
| Bagages et marchandises | 119,504 85 |
| TOTAL de la semaine | 203,953 70 |
| Semaine correspondante de 1853 | 153,286 45 |
| Augmentation | 50,667 25 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 2,730,926 77 |
| Recette correspondante de 1853 | 2,141,715 20 |
| Augmentation | 618,209 57 |

## Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 9 au 15 avril inclusivement.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

| | |
|---|---|
| 19,941 voyageurs, grande vitesse | 38,524 18 |
| Petite vitesse | 111,709 85 |
| Services annexes | 5,698 66 |
| TOTAL | 155,992 60 |

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse | 36 368 73 |
| Petite vitesse | 108,768 02 |
| Services annexes | 6,288 84 |
| TOTAL | 151,425 59 |

Recette totale du 1er janvier au 15 avril :

| | |
|---|---|
| 1854 | 2,487,969 19 |
| 1853 | 2,081,732 57 |

## Chemin de fer Léopold.

*Movimento e Incasso del mese di Marzo* 1854, *col confronto dello stesso mese nell anno* 1853.

| | | PASSEGGERI. N° | INCASSO. Lire | S. | D. |
|---|---|---|---|---|---|
| Da Passeggeri | 1853 | 64,441 | 110,167 | 13 | 4 |
| | 1854 | 67,001 | 123,103 | 17 | 2 |
| Da R. Diparti-menti | 1853 | 1,166 | 5,122 | 17 | » |
| | 1854 | 1,140 | 6,493 | 3 | » |
| TOTALI | 1853 | 65,607 | | | |
| | 1854 | 68,741 | | | |
| Bagagli, Vetture, Cavalli, Cani, Pacchi, Gruppi, ec. | 1853 | | 11,547 | 14 | » |
| | 1854 | | 14,033 | 13 | 10 |
| Mercanzie e Bestiami | 1853 | | 40,841 | 12 | » |
| | 1854 | | 96,106 | 9 | 3 |
| TOTALI | 1853 | | 167,670 | 19 | 4 |
| | 1854 | | 230,817 | 3 | 3 |

Firenze, 7 Aprile 1854.

*Il Direttore degli Affari Sociali,*
Ubaldino Peruzzi.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ORLÉANS.

SERVICE D'ÉTÉ.— 1er MAI 1854.

DÉPARTS DE PARIS. — 7 *h. du matin. Omnibus.* Orléans, Tours, Nantes, Poitiers, Bourges, Moulins, Nevers, Châteauroux, Argenton. — 8 *h.* 05 *du matin. Express*, 1re *classe.* Tours, Bordeaux, Nantes. — 9 *h.* 35 *du matin. Express*, 1re *classe.* Bourges, Moulins, Nevers, Châteauroux, Argenton. — 10 *h. du matin. Omnibus, dimanches et fêtes.* Etampes. — 1 *h. du soir. Omnibus.* Tours, Bourges. — 4 *h.* 15 *du soir. Omnibus.* Etampes. — 5 *h.* 45 *du soir. Omnibus.* Orléans, Tours. — 8 *h. du soir. Express-poste*, 1re *classe.* Bordeaux, Nantes.— 8 *h.* 30 *du soir. Express-poste.* Orléans, Bourges, Varennes, Argenton, Nevers. — 10 *h.* 45 *du soir. Omnibus.* Tours, Bordeaux, Nantes, Nevers, Bourges, Châteauroux, Argenton.

ARRIVÉES A PARIS. — 4 *h. du matin. Express-poste.* Nantes, Argenton, Châteauroux, Nevers, Bourges, Varennes. — 4 *h.* 39 *du matin. Express-poste.* Bordeaux. — 8 *h.* 29 *du matin. Omnibus.* Etampes. — 10 *h.* 38 *du matin. Omnibus.* Orléans. — 2 *h.* 24 *du soir. Omnibus.* Tours, Bourges. — 5 *h.* 05 *du soir. Express.* Centre, Nantes. — 7 *h.* 29 *du soir. Omnibus.* Argenton, Varennes, Bourges, Poitiers. — 9 *h.* 24 *du soir. Express.* Bordeaux.—10 *h.* 35 *du soir. Omnibus, dimanches et fêtes.* Etampes. — 11 *h.* 15 *du soir. Omnibus.* Nantes, Tours.

Bureau central de la Compagnie, rue Saint-Honoré, 130, et rue de Grenelle, 18.

Renseignements sur les conditions de transport à grande et petite vitesse.

Billets de place. Voyageurs pour le chemin de fer et ses correspondances.

Omnibus desservant tous les trains.

Messagerie, valeurs, fluances, recouvrements, aux mêmes conditions qu'à la gare.

Marchandises en petite vitesse, ordre d'enlèvement à domicile, aux mêmes conditions qu'à la gare, sans autre frais que le camionnage.

Bureaux succursales : rue Drouot, 4 ; rue du Bouloi, 21 ; rue Saint-Martin, 295 ; rue du Bac, 121 ; rue de l'Ancienne-Comédie, 14.

Bureaux spéciaux de factage pour la grande et petite vitesse, sans augmentation de tarif : rue des Jeûneurs, 10 ; rue Salle-au-Comte, 3.

*Cartes et billets d'abonnement.* — Il est délivré des cartes et des billets d'abonnement de 1re et 2e classes, valables pendant trois ou cinq mois, pour les stations entre Paris et Marolles seulement. S'adresser, pour les conditions, au bureau central de la Compagnie, rue Saint-Honoré, 130, à Paris.

*Billets aller et retour à prix réduits.* — On délivre, tous les jours, entre Paris et Marolles seulement, des billets aller et retour avec réduction sur le prix ordinaire du tarif.

---

CHEMIN DE FER

## D'ORLÉANS.

*Emprunt de 1854.* — Le nombre d'obligations demandées par les actionnaires ayant dépassé le nombre total de 130,000, le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer les souscripteurs non actionnaires qu'il ne pourra être donné suite à leurs demandes.

Paris, 25 avril 1854.

*Le Directeur de la Compagnie,*
C. DIDION.

---

CHEMINS DE FER

## DE L'EST,

rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Compagnie de Bâle, qu'ils pourront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à partir du 1er juin 1854, pour effectuer l'échange de ces actions contre des obligations de la Compagnie de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations.

Au moment de l'échange, il sera payé :

1° A chaque action de Strasbourg-Bâle, 10 fr. 50 c., stipulés au traité, à titre de dividende, pour l'exercice 1853 ;

2° A chaque obligation donnée en échange, 12 fr. 50 c., montant du semestre d'intérêts échéant le même jour, 1er juin.

---

CHEMINS DE FER

## DE L'EST,

rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de Strasbourg et MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, que, le 4 mai, à 3 heures de l'après-midi, il sera procédé, en séance publique, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, au tirage de :

56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852 ;

15 obligations de la Compagnie de Strasbourg (rachat du chemin de Gray), émission de 1853,

Et 8 obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis aura lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juin prochain.

---

CHEMIN DE FER

## DU NORD.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Nord qui devait avoir lieu le 29 avril 1854, a été remise au mercredi 24 mai prochain ; le nombre des actions déposées était insuffisant pour rendre les délibérations valables, les actionnaires étaient convoqués, non-seulement en assemblée ordinaire pour délibérer sur les comptes annuels de la Société, fixer le dividende à répartir ; mais aussi en assemblée extraordinaire pour voter sur les crédits relatifs à la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

---

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations de l'émission du 26 juillet 1853, que le quatrième et dernier versement de 250 fr. devra être effectué à dater du 15 avril courant.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 l'an, sera dû, depuis ce jour, sur les versements qui ne seront pas effectués avant le 1er mai prochain.

La caisse sera ouverte de dix à trois heures, dans les bureaux de l'administration, rue Saint-Lazare, n° 124.

---

CHEMIN DE FER.

## DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt afférent au deuxième semestre de l'exercice 1853, et le dividende de l'année, ensemble 16 fr. par action, sont payés à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, à partir du 1er avril.

---

CHEMIN DE FER

## GRAND—CENTRAL DE FRANCE.

Numéros des 86 obligations de premier ordre et des 40 obligations de second ordre de la Compagnie en liquidation d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 25 mars 1854 pour être remboursées au pair de 500 fr., à partir du 1er avril 1854, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à Paris.

OBLIGATIONS DE PREMIER ORDRE.

Série n° 49, obligations n°s 961 à 980 inclus, 20 obligations.
Série n° 144, obligations n°s 2,861 à 2,888 inclus, 20 obligations.
Série n° 25, obligations n°s 481 à 500 inclus, 20 obligations.
Série n° 34, obligations n°s 661 à 680 inclus, 20 obligations.
Total, 80 obligations.

OBLIGATIONS DE SECOND ORDRE.

Série n° 45, obligations n°s 881 à 900 inclus, 20 obligations.
Série n° 6, obligations n°s 101 à 120 inclus, 20 obligations.
Total, 40 obligations.

Paris, le 29 mars 1854.

*Le Secrétaire général,*
A. COURPON.

---

CHEMIN DE FER

## GRAND—CENTRAL DE FRANCE.

*Tirage d'obligations.* — Le 9 mai 1854, à 3 heures, en séance publique du Conseil d'administration, 16, place Vendôme, il sera procédé au tirage au sort des obligations à amortir pour 1854 sur les deux séries de titres créés par la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, savoir :

*Première série. Obligations de 625 f.*

86 obligations de la série des 102,614 titres de 625 fr., revenant aux anciens actionnaires de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire.

*Deuxième série. Obligations de 500 f.*

108 obligations de la série de 63,643 titres de 500 fr., dans lesquels sont pris les 11,600 revenant aux actionnaires de la Compagnie d'Andrezieux à Roanne.

Un avis ultérieur fera connaître les numéros des obligations affectées aux titres non encore échangés.

Par ordre du Conseil.

*Le Secrétaire général,*
A. COURPON.

---

CHEMIN DE FER

## DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

*Assemblée générale.* — MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble sont prévenus qu'aux termes de l'art. 31 des statuts, une assemblée générale ordinaire est convoquée pour le samedi 29 avril prochain, à midi, rue Saint-Georges, 50, salle Sax.

Tout titulaire de 20 actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires, s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France ou leurs fondés de pouvoirs doivent, pour avoir le droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au bureau des titres de la Compagnie, rue Lepeletier, 31, de dix heures à deux heures, trois jours au moins avant l'époque fixée pour la réunion.

Ceux de MM. les actionnaires qui n'auraient pas échangé leurs récépissés nominatifs de versement contre les titres d'actions de la Compagnie seront admis à déposer ces récépissés pour assister à l'assemblée générale.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux.

Des modèles de pouvoirs pour se faire représenter à l'assemblée générale seront délivrés au bureau des titres.

*Le Président du Conseil,*
Le duc de VALMY.

---

CHEMIN DE FER

## DE LYON A GENÈVE.

Assemblée générale. MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus qu'aux termes de l'art. 32 des statuts, une assemblée générale est convoquée, pour le samedi 29 avril prochain, à quatre heures très-précises, rue Laffitte, 23.

Tout titulaire ou porteur de vingt actions est de droit membre de l'assemblée générale.

Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même.

MM. les actionnaires domiciliés en France, possesseurs de vingt actions et plus, qui désireront assister à cette assemblée, devront déposer leurs titres et leurs procurations au siége de la Compagnie, à Paris, rue Laffitte, 23, de dix à deux heures, huit jours avant l'époque fixée pour la réunion.

MM. les actionnaires domiciliés à l'étranger pourront faire le dépôt de leurs titres entre les mains de M. Pons, 2, Capel Court, à Londres, et de MM. Kohler et C°, à Genève. Les certificats de dépôt, ainsi que les procurations, devront être déposés à Paris dans le délai indiqué ci-dessus.

Une carte d'admission nominative et personnelle sera remise à chacun d'eux. Des modèles de pouvoirs seront délivrés dans les bureaux de la Compagnie.

*Le Directeur,*
A. JORDAN.

---

CHEMINS DE FER

## DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires de la Compagnie sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire prescrite par l'art. 34 des statuts aura lieu à Paris, le 30 mai courant, à 3 heures de l'après-

Digitized by Google

midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions (art. 31 des statuts).

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée (art. 36 des statuts).

Ces dépôts seront reçus, de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque déposilaire de quarante actions une carte d'admission. Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la remise des cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
G. POUJARD'HIEU.

---

CHEMIN DE FER

## CENTRAL SUISSE.

DEUXIÈME VERSEMENT DE 50 FRANCS PAR ACTION. — MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement de la première moitié du second versement, fixé au 15 mars dernier, a été, par délibération du Conseil d'administration, prorogé au 15 mai prochain.

Toutefois, les versements seront reçus, dès le 15 mars courant, sous bonification des intérêts d'anticipation, à 4 0/0 l'an, à la caisse de MM. Ad. Marcuard et C^e^, 18, rue Bergère, à Paris.

Le semestre d'intérêt, échu le 10 janvier dernier sur les premiers 100 f., sera compensé ou payé dès ce jour, à raison de 2 fr. par action, au choix des porteurs.

---

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

L'administration du Crédit foncier a l'honneur de rappeler aux porteurs de promesses d'obligations foncières qui ont réduit leurs engagements à des coupures de 500 fr., qu'ils doivent effectuer avant la 1^er^ mai prochain le second versement de 100 fr.

L'intérêt de 4 fr. 50 c. par titre libéré de 300 fr. sera déduit de ce versement. En conséquence, les porteurs n'auront à acquitter que 95 fr. 50 c.

Tout porteur qui voudra se libérer complétement en payant par anticipation le dernier terme de 100 fr. exigible du 15 octobre au 1^er^ novembre prochain, versera, par chaque titre, 195 fr. 50 c.; il recevra des obligations définitives de 500 fr., portant jouissance du 1^er^ mai, à 3 et à 4 0/0 dans les proportions précédemment indiquées.

A partir du 1^er^ mai, les titres complétement libérés seront reçus en dépôt dans les caisses de la Compagnie, qui délivrera, en échange, des certificats *nominatifs* portant les numéros de chaque obligation déposée.

On peut se présenter au siége de la Société, rue Taitbout, n° 57, de onze heures à trois heures.

MM. Falkenhagen Zaleski, Hall et C^e^, banquiers, 20, rue Basse-du-Rempart, continueront, aux conditions premières, l'avance du versement de 100 fr., qu'ils ont faite au mois de février, à ceux des porteurs d'obligations qui effectueront entre leurs mains le versement actuellement exigible.

---

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

## DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des actions nouvelles du chemin de fer de l'Est qu'elle se chargera d'opérer, pour leur compte, le versement des 50 francs exigibles du 1^er^ au 15 mai prochain, sur ces titres, en vertu de l'appel fait par la Compagnie.

Cette avance s'effectuera jusqu'au 1^er^ novembre prochain, contre dépôt préalable des actions, à l'intérêt de 4 0/0, c'est-à-dire au même taux que celui alloué par la Compagnie de l'Est.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudraient retirer leurs titres avant le 1^er^ novembre, devront bonifier à la Société générale de Crédit mobilier une commission de 1/2 0/0 sur la somme avancée.

S'adresser, pour opérer le dépôt des titres et donner les signatures nécessaires, aux bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, de 10 à 4 heures, à partir du 5 mai prochain.

---

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

## DE CRÉDIT MOBILIER

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée ordinaire et extraordinaire est convoquée pour le samedi 29 avril 1854, à 10 heures du matin, au domicile de la Société, place Vendôme, 15.

Aux termes de l'art. 43 des statuts, cette assemblée se compose des 80 plus forts actionnaires qui ont été inscrits sur les registres de la Société, par suite du dépôt de leurs actions dans la caisse sociale deux mois avant la confection de la liste, arrêtée un mois avant le jour fixé pour la tenue de l'assemblée.

L'assemblée aura à délibérer, comme assemblée extraordinaire, sur diverses modifications à introduire dans les statuts, lesquelles auront notamment pour effet l'extension à apporter aux opérations de la Société.

---

COMPAGNIE DES

## GLACES ET PRODUITS CHIMIQUES DE MONTLUÇON.

L'assemblée générale des actionnaires, prorogée du 15 mars au 15 avril, a eu lieu ce jourlà. Elle a approuvé les comptes de l'exercice 1853 et la gestion des intérêts de la Compagnie.

Elle a fixé le dividende de l'exercice 1853 à 6 0/0 par action au porteur libérée de 500 fr., ce qui représente 30 fr. pour les actions émises jusqu'au 31 décembre 1853 inclusivement; et 1 f. 40 c. pour celles de date postérieure.

Il a déjà été payé dans le courant de 1853 :

25 fr. par action sur la première catégorie ;

9 fr 50 par action sur la seconde catégorie.

MM. les actionnaires sont donc prévenus qu'il sera payé pour solde à dater du 1^er^ mai prochain :

5 fr. par action de la première catégorie ;

1 fr. 90 par action de la seconde catégorie.

Au siége de la Compagnie, rue de la Douane, 22, de dix à quatre heures.

---

SOCIÉTÉ ANONYME

## DE LA MANUFACTURE DE GLACES D'AIX-LA-CHAPELLE (Prusse rhénane).

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, en exécution de l'art. 38 des statuts, que l'assemblée générale annuelle aura lieu à Aix-la-Chapelle, au bureau de la Société, le samedi 27 mai 1854, à dix heures précises du matin.

Le Conseil rappelle aux actionnaires, qu'aux termes de l'art. 37 des statuts :

L'assemblée se compose des actionnaires qui sont porteurs de dix actions au moins. Les actions doivent être déposées, quinze jours avant celui de l'assemblée générale, soit chez les banquiers de la Société, soit aux mains du directeur général, qui remettront en échange un récépissé et une carte d'admission nominative et personnelle.

L'actionnaire ayant droit d'assister aux assemblées peut, en vertu d'un mandat spécial, s'y faire représenter par un autre actionnaire ayant le même droit.

Aix-la-Chapelle, le 25 avril 1854.

*Le Directeur général,*
HENOCH.

---

SOCIÉTÉ ANONYME

## DES MINES ET FONDERIES DE PLOMB ET DE ZINC DE STOLBERG ET DE WESTPHALIE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire aura lieu à Aix-la-Chapelle, le lundi 29 mai prochain, à 10 heures du matin, au domicile du directeur général (Rome atrasse).

Aix-la-Chapelle, le 24 avril 1854.

*Le Directeur général,*
DE SASSENAY.

---

**Service maritime des Messageries impériales.**

## PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 9, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars courant.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1^er^, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1^er^ de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

EGYPTE. — Malte et Alexandrie. — Départs chaque 20 jours : les 10 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

SYRIE. — Rhodes, Mersina, Alexandrette, Lattaquié, Tripoli, Beyruth et Jaffa. — Départs, voie de Smyrne, chaque 20 jours : les 1^er^ et 21 avril, 11 mai, 1^er^ et 21 juin, etc., etc.

Départs, voie d'Alexandrie, chaque 20 jours, les 10 mars, 6 et 26 avril, 16 mai, etc., etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

**ALGÉRIE.**

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28;

A Marseille, place Royale, 1.

---

NOUVELLE MAISON

## J. BIDAULT,

dirigée par MM. BEAUCOURT et PÉNIER, 6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettre de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

---

## MŒURS ET COUTUMES DE L'ALGÉRIE

DANS LE TELL, LA KABYLIE ET LE SAHARA, par le général DAUMAS, directeur des affaires de l'Algérie. Un volume in-16, faisant partie de la *Bibliothèque des chemins de fer*. — Prix : 2 f. 50.

TABLE DES MATIÈRES :

*Le Tell :* Des races qui peuplent l'Algérie. — La Métidja. — De la Civilité puérile et honnête chez le Arabes. — La Chasse en Afrique. — L'Hospitalité. — Le Kolieul. — L'Aumône. — Les Ablutions. — Le Ramadan. — Le Chambi à Paris. — Chant sur la prise d'Alger.

*La Kabylie :* La Kabylie. — La Société kabyle. — Les institutions kabyles. — Les Zouaouas.

*Le Sahara :* Le Sahara algérien. — Généralités du Désert. — Chevaux du Sahara. — Guerre contre les tribus du Désert. Une tribu de Marabouts. — Organisation d'une Caravane. — Les Chameaux coureurs. — Les Touaregs. — Eloge du Sahara, par Abd-el-Kader.

Librairie de L. Hachette et C^e^, rue Pierre-Sarazin, n° 14, à Paris, dans les gares les plus importantes des chemins de fer et chez les principaux libraires.

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les affaires ont été fort calmes pendant toute cette semaine. On n'a pas reçu de nouvelles assez décisives du théâtre de la guerre pour déterminer un mouvement sérieux de hausse ou de baisse. En attendant, les troupes qui sont débarquées à Gallipoli forment déjà un effectif assez imposant, et il est déjà question de leur faire occuper la ville d'Andrinople. Les variations de notre 3 0/0 ont été limitées à 40 ou 50 c. On a fait 63 70 et 63 30. Mais on a remarqué plus que jamais la rareté des inscriptions et la fermeté des cours du comptant, qui étaient toujours à 15 et 20 c. au-dessus des cours à terme.

Le système des escomptes a été poursuivi jusqu'au dernier moment et, hier encore, on escomptait de la rente 3 0/0.

Ces escomptes ont tellement intimidé la place que plus de la moitié des spéculateurs n'osent plus entamer aucune opération. Ainsi, ceux qui veulent acheter des primes et vendre par contre du ferme, sont presque toujours escomptés pour leurs fermes, et ils se trouvent chargés de leurs primes. Il paraît que beaucoup de spéculateurs se sont trouvés dans cette position. On a escompté les rentes qu'ils avaient vendues, et ils commencent à craindre qu'on ne fasse lever les primes dont ils sont restés acheteurs.

La Bourse de Londres a été presque aussi incertaine que la nôtre. Les consolidés ont cependant fléchi d'environ 1/2 depuis huit jours; mais ils ont été plutôt affectés par l'émission des 6 millions de liv. st. de billets de l'Echiquier, et par la crainte d'une nouvelle augmentation du taux d'escompte de la Banque d'Angleterre que par les nouvelles assez confuses que l'on recevait de l'Orient.

Les actions de chemins de fer ont été tenues avec beaucoup de fermeté. Nous avons eu depuis huit jours plusieurs assemblées générales qui ont donné lieu à de nouveaux achats sérieux au comptant. Les détails qui ont été communiqués à l'assemblée de Lyon par le Conseil d'administration ont été considérés comme très-satisfaisants. Les actions de cette ligne, qui étaient faibles depuis quelque temps, de 780 à 790, ont repris à 800 et 805, et elles sont maintenant demandées toutes les fois qu'elles se rapprochent de 800.

L'assemblée des actionnaires de l'Est a eu lieu mercredi en présence de plus de 850 actionnaires. Le dividende a été fixé à 30 fr. 30 c., ce qui, avec les 20 fr. d'intérêt, donne pour l'année un produit de 50 fr. 30 c., ou près de 7 0/0 aux cours actuels. Les actions se sont relevées de 715 à 730.

Les actions d'Orléans ont éprouvé peu de variations. Cependant cette valeur a encore donné lieu à une série d'escomptes, et les titres étaient toujours fort rares au comptant. Le nouvel emprunt de 130,000 obligations à 3 0/0, dont la souscription avait été ouverte à des conditions si avantageuses, a été souscrit avec empressement. Les porteurs d'actions ayant demandé près de 150,000 obligations, la Compagnie a été obligée de faire subir une réduction aux demandes, et quant à ceux qui avaient souscrit des obligations sans déposer des actions, la Compagnie n'a pu leur en accorder. Ces nouvelles obligations ont été négociées ces jours-ci avec 7 50 et 40 de prime.

Les actions du Nord se sont tenues continuellement de 730 à 742 50. La hausse de cette ligne a été un peu comprimée par l'ajournement de l'assemblée générale du 24 mai prochain.

Les autres lignes ont à peine varié depuis huit jours de 2 50 à 5 fr.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 20 jusqu'à celle du 27 avril :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 63 50 à 64; elle est restée à 63 50; elle a varié à terme de 63 30 à 63 80; elle est restée à 63 30.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 90 30 à 90 75 au comptant; elle est restée à 90 25 au comptant; elle a varié à terme de 90 à 90 50; elle est restée à 90 fr.

La Banque de France s'est tenue à 2,650.

Les actions du Nord ont monté de 735 à 742 50; elles ont fermé à 735 et à 733 75 à terme.

L'Est a monté de 718 à 730; il a fermé à 728 75 au comptant et à 727 50 à terme; les nouvelles de l'Est ont monté de 720 à 737 50; il est resté à 738 75.

Lyon a monté de 785 à 807 50; il est resté à 802 50.

Orléans a monté de 1,042 50 à 1,055; il est resté à 1,042 50.

Rouen a monté de 830 à 842 50; il a fermé à 837 50 au comptant et à 840 à terme.

Le Havre a varié de 407 50 à 410

Bâle a monté de 355 à 357 50.

Lyon à la Méditerranée a monté de 667 à 667 50; il est resté à 666 25 au comptant et à 665 à terme.

Genève a varié de 422 50 à 420.

L'Ouest a fait 557 50 et 555.

Saint-Germain a monté de 550 à 557 50; il est resté à 550.

Cherbourg a monté de 430 à 440.

Dijon a repris de 530 à 540; il est resté à 540 au comptant et à 538 75.

Le Midi a varié de 505 à 510; il est resté à 502 50.

Le Grand-Central a fait 402 50 et 400.

Dieppe a fléchi de 290 à 250.

Sceaux a monté de 140 à 150, et Versailles a fléchi de 285 à 280.

*Samedi.* — Les cours de toutes les valeurs étaient très-fermes et légèrement en hausse. Il y avait beaucoup de demandes au comptant sur les principales actions de chemins de fer. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 63 70 à 63 60, et à terme de 63 60 à 63 55; la rente 4 1/2 0/0, de 90 60 à 90 50. La Banque s'est tenue à 2,650. Le Crédit mobilier a monté de 497 50 à 500; les actions du Nord, de 736 25 à 737 50; l'Est, de 720 à 722 50; les nouvelles de l'Est, de 530 à 532 50; Lyon, de 793 50 à 798 75. Lyon à la Méditerranée a varié de 665 à 660; Dijon, de 535 à 540. Saint-Germain a fait 550. Orléans, de 1,055 à 1,052 50; Rouen, 835; le Havre, 410; Bâle, 355; Genève, 420; l'Ouest, 557 50; le Midi, 507 50; le Grand Central, 402 50; Dieppe, 250.

*Lundi.* — Les cours ont continué à s'améliorer par suite de l'importance des escomptes; mais il y avait fort peu d'affaires, tant sur la rente que sur les actions. Le 3 0/0 a monté au comptant de 30 à 64 90, et à terme de 15 à 64 70; le 4 1/2 0/0, de 25 au comptant à 90 75, et de 25 à terme à 90 50. La Banque s'est tenue à 2,650. Le Crédit mobilier a monté de 5 à 505; le Nord, de 2 50 à 740; l'Est, de 7 50 à 730; les nouvelles de l'Est, de 5 à 537 50; Lyon, de 8 75 à 807 50; Orléans, de 2 50 à 1,055; Rouen, de 2 50 à 837 50; Lyon à la Méditerranée, de 3 75 à 663 75; le Midi, de 2 50 à 510; Saint-Germain, de 2 50 à 552 50. Le Havre a fléchi de 2 50 à 407 50. Bâle s'est tenu à 355; l'Ouest, à 557 50; Dijon, à 540; le Grand-Central, à 402 50; Dieppe, à 250; Cherbourg, à 435.

*Mardi.* — Les cours n'ont pas pu se soutenir. Ils ont été offerts pendant toute la bourse. Les chemins étaient cependant plus fermes que la rente. Le 3 0/0 a fléchi de 40 c. à 63 50 au comptant, et de 45 à terme à 63 25. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 35 c. à 90 40, et à terme de 25 à 90 25. La Banque a fait 2,650. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 392 50; le Nord, de 10 à 732 50; l'Est, de 7 50 à 722 50; les nouvelles de l'Est, de 5 à 532 50; Lyon, de 625 à 8 1 25. Lyon à la Méditerranée s'est tenu à 663 75. Orléans a fléchi de 10 à 1,045; Rouen, de 2 50 à 835. Le Havre a varié de 410 à 407 50. Bâle s'est tenu à 355; l'Ouest, à 557 50. Saint-Germain a fléchi de 2 50 à 550; Dijon, de 2 50 à 537 50; le Grand-Central, de 2 50 à 400. Dieppe s'est tenu à 250.

*Mercredi.* — Les affaires étaient complétement nulles, mais les cours ont été soutenus par le comptant, et ils ont même obtenu une légère amélioration. Les chemins de fer étaient demandés quoique leurs cours aient peu changé depuis la veille. Le 3 0/0 a monté au comptant de 10 à 65 60, et à terme de 20 à 63 45. Le 4 1/2 0/0 a fléchi au comptant de 15 à 90 25, et à terme de 25 à 90. La Banque a fait 2,650. Le Crédit mobilier a monté de 7 50 à 500; le Nord, de 3 75 à 736 25; l'Est, de 6 25 à 728 75. Les nouvelles de l'Est se sont tenues sans variation à 532 50. Lyon à la Méditerranée a fléchi de 1 25 à 663 75; Orléans, de 7 50 à 1,047 50. Rouen a monté de 2 50 à 837 50; Saint-Germain, de 2 50 à 552 50; Bâle, de 2 50 à 357 50; le Havre, de 2 50 à 410; Cherbourg, de 2 50 à 437 50; Dijon, de 2 50 à 540; le Midi, de 1 25 à 503 75; le Grand-Central, de 1 25 à 401 25; Dijon, de 5 à 555.

*Jeudi.* — Les cours étaient très faibles, mais la baisse a fait peu de progrès. Les affaires étaient toujours nulles, et le mouvement rétrograde était arrêté par la rareté des titres au comptant. Le 3 0/0 a varié au comptant de 63 70 à 63 50, et à terme de 63 45 à 61 30; le 4 1/2 0/0, de 90 10 à 90. La Banque s'est tenue à 2,650; le Crédit mobilier, de 497 50 à 495; le Nord, à 735; Orléans, de 1,045 à 1,042 50; Rouen, de 837 50 à 840; le Havre, à 410; l'Est, de 725 à 727 50; les nouvelles de l'Est, de 532 50 à 533 75; Lyon, de 805 à 802 50; le Midi, à 505; le Grand-Central, à 400; Genève, à 420; Bâle, à 357 50; Dieppe, à 250; Saint-Germain, à 550; Versailles, à 280; Sceaux, à 150; Dijon, à 540. Lyon à la Méditerranée a monté de 662 50 à 666 25.

*Vendredi.* — Les cours ont eu lieu en hausse et ne se sont pas soutenus. Le 3 0/0 a débuté à 63 70 à terme et à 63 75 au comptant, pour faiblir successivement jusqu'à 63 30 et finir à 63 40, et au comptant à 63 55. Le 4 1/2 0/0, ouvert à 90 fr., a fermé à 89 75. La Banque de France a été très-ferme à 2,650. Le Crédit mobilier a fait 500 fr.; le Nord, 738 75; Orléans, 1,046 25; Rouen, 836 25; le Havre, 412 50; Est ancien, 727 50; Est nouveau, 533 75; Lyon, 803 75; Midi, 502 50; Grand-Central, 401; Genève, 420; Bâle, 361; Saint-Germain, 550; Dijon, 540; Méditerranée, 668 75; Central suisse, 420.

J. Mirès

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 22 au 28 avril 1854.

| Longueur Expl. | Longueur total. | Durée de la conc. | Nombre des actions. | Valeur d'émiss. | Somme payée. | Intérêts et dividende payés à chaque act. pour l'année 1852. | Époques de jouissance | Noms des lignes | Samedi 22 Compt. | Samedi 22 Terme. | Lundi 24 Compt. | Lundi 24 Terme | Mardi 25 Compt. | Mardi 25 Terme | Mercredi 26 Compt. | Mercredi 26 Terme | Jeudi 27 Compt. | Jeudi 27 Terme | Vendredi 28 Compt. | Vendredi 28 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 41 fr. 50 p. un an | juillet 1853. | Nord | 737 50 | 730 75 | 740 .. | 742 50 | 742 50 | 732 50 | 728 25 | 725 .. | 735 .. | 733 75 | 737 50 | 738 75 |
| tout. | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 40 fr. | janv. 1854 | Paris à Rouen | 835 .. | » .. | 837 50 | 845 .. | 835 .. | 835 .. | 837 50 | 840 .. | 840 .. | 837 50 | 840 .. | 836 75 |
| tout. | 93 | 97 | 40 000 | 500 | tout | 22 fr. 50 p. un an. | sept. 1853 | Rouen au Havre | 410 .. | » .. | 407 50 | » .. | 407 50 | » .. | 410 .. | » .. | 410 .. | » .. | 410 .. | » .. |
| tout. | 54 | 94 | 36.000 | 500 | 400 | 9 fr. 30 p. un an. | janv. 1853 | Dieppe et Fécamp | 250 .. | » .. | 250 .. | » .. | 250 .. | » .. | 255 .. | » .. | 250 .. | » .. | » .. | » .. |
| » | » | 99 | 60.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | juillet 1853. | Caen et Cherbourg | » .. | » .. | 445 .. | » .. | » .. | » .. | 437 50 | » .. | 440 .. | » .. | 440 .. | » .. |
| tout. | 25 | 99 | 54.000 | 250 | tout | 31 fr. 25 p. un an | janv. 1853 | Saint-Germain | 550 .. | 550 .. | 552 50 | 557 50 | 550 .. | » .. | 553 50 | 555 .. | 550 .. | 550 .. | 550 .. | » .. |
| tout | 17 | 99 | 90 000 | 500 | tout | 7 fr. 50 p. 0/0. | juillet 1852 | Versailles (r. g.) | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. |
| 140 | » | 99 | 70 000 | 500 | 250 | » | avril 1853 | Ouest | 557 50 | 555 .. | 557 50 | » .. | 557 50 | » .. | » .. | » .. | » .. | 553 50 | 556 .. | » .. |
| tout. | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | Paris à Sceaux | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | 1.0 .. | » .. |
| 1116 | 1562 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 48 fr. 50 p. un an | oct. 1854 | Orléans | 1012 50 | 1050 .. | 1055 .. | 1055 .. | 1045 .. | 1045 .. | 1017 50 | 1047 50 | 1012 50 | 1015 .. | 1045 .. | 1060 25 |
| 627 | 600 | 50 | 250 000 | 500 | tout | 33 fr. p. un an. | janv. 1853 | Paris à Strasbourg | 722 50 | 722 50 | 730 .. | 730 .. | 722 50 | 722 50 | 729 75 | 727 50 | 727 50 | 730 25 | 727 .. | 727 50 |
| » | » | » | 250.000 | 500 | 100 | 4 0/0 p. un an. | » | Id. nouvelles | 532 50 | 535 .. | 537 50 | 537 50 | 532 50 | 532 50 | 532 50 | 535 .. | 534 75 | 532 50 | 532 50 | 535 .. |
| 14 | 190 | 9 | 84 000 | 350 | tout | 14 fr. p. un an. | janv. 1853 | Strasbourg à Bâle | 253 .. | » .. | 255 .. | » .. | 355 .. | » .. | 357 50 | » .. | 357 50 | » .. | 500 .. | » .. |
| 383 | 515 | 99 | 210 000 | 500 | 250 | 5 0/0. | janv. 1854 | Paris à Lyon | 798 75 | 794 75 | 807 50 | 806 25 | 801 25 | 798 25 | 801 25 | 802 50 | 802 50 | 802 50 | 805 50 | 803 75 |
| » | » | 99 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | » | Provins aux Ormes | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. |
| » | 127 | 90 | 33.200 | 500 | 250 | 5 0/0 (1). | juillet 1853 | Dijon à Besançon | 540 .. | 540 .. | 540 .. | 541 25 | 537 50 | 538 75 | 540 .. | 538 75 | 540 .. | » .. | 540 .. | 542 50 |
| » | » | » | » | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | » | Lyon à Genève | 490 .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | 490 .. | » .. | 490 .. | 420 .. |
| » | » | 99 | 80 000 | 500 | 300 | 8 fr. et 4 0/0 p. un an | juin 1853. | Lyon à la Méditerr. | 660 .. | 660 .. | 663 75 | 667 50 | 663 75 | 661 .. | 662 50 | 665 .. | 660 25 | 663 .. | 667 .. | 664 75 |
| » | 750 | 99 | 134 000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853. | Chemins du Midi | 507 50 | » .. | 510 .. | » .. | 503 75 | 503 75 | 505 .. | » .. | 505 .. | 502 50 | 502 50 | » .. |
| tout. | 32 | 99 | 10 000 | 500 | tout | néant. | » | Bordeaux à la Teste | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. |
| » | » | » | » | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | » | Grand Central | 402 50 | 403 .. | 402 50 | 405 .. | 400 .. | » .. | 401 25 | 401 25 | 400 .. | » .. | 400 .. | 400 .. |
| tout. | 40 | 80 | 12.500 | 1 000 | tout | 40 fr. par an | février 1853. | Naples à Castellam. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. |
| tout. | 50 | 90 | 9 400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an | janv. 1853. | Anvers à Gand. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. |

(1) Pendant la durée des travaux.

| | Samedi 22 Compt. | Samedi 22 Terme | Lundi 24 Compt. | Lundi 24 Terme | Mardi 25 Compt. | Mardi 25 Terme | Mercredi 26 Compt. | Mercredi 26 Terme | Jeudi 27 Compt. | Jeudi 27 Terme | Vendredi 28 Compt. | Vendredi 28 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rentes 3 0/0 | 63 60 | 63 35 | 63 90 | 63 70 | 63 5. | 63 2. | 63 00 | 63 45 | 63 05 | 63 3. | 63 55 | 63 60 |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 90 50 | 90 25 | 90 75 | » .. | 90 40 | 90 2. | 90 25 | » .. | 90 .. | » .. | 90 95 | 89 7. |
| Banque de France | 2650 .. | » | 2650 .. | » | 2650 .. | » | 2650 .. | » | 2650 .. | » | » .. | » .. |
| Crédit mobilier | 500 .. | 502 50 | 505 .. | 505 .. | 492 50 | 495 .. | 498 75 | 500 .. | 495 .. | 493 .. | 500 50 | 500 .. |
| Comptoir national | » .. | » .. | 495 .. | » .. | 492 50 | » | » .. | » .. | 492 50 | » .. | 492 .. | » .. |
| Banque foncière | » .. | » .. | » .. | » .. | 470 .. | » .. | 470 .. | » .. | 470 .. | » .. | » .. | » .. |
| D° Obligations (Cert.) | 915 .. | » .. | 915 .. | » .. | 915 .. | » .. | 915 .. | » .. | 915 .. | » .. | 915 .. | » .. |
| D° Obligations de 500 fr. | 390 .. | » .. | 390 .. | » .. | 382 50 | » .. | 395 .. | » .. | 394 75 | » .. | 392 50 | » .. |
| D° 10 d'Obligations | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | 95 .. | » .. | » .. | » .. |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Cours du 22 au 28 avril 1854.

| Capital des emprunts | Nombre d'Oblig. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émiss. | Somme pay. à ce jour | Prix de rembours. | Intérêt six mois. | Époques des tirages. | Dates des paiements. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851. | 150 000 | 75 ans | 335 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| D°. | 91.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 90 — | 535 | 375 | 625 | 5 0/0 | » | D° |
| 1852. | 151.333 | 99 — | » | tout. | 500 | 3 0/0 | » | janvier juillet. |
| D°. | 3 300 | 99 — | 1000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | assemb. gén. | D° |
| D°. | 50 300 | 99 — | 500 | tout. | 650 | 5 0/0 | D° | décembre juin. |
| 1848. | 11 431 | 43 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | janvier juillet. |
| D°. | 0.301 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1852. | 4 405 | 50 — | 1 000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1853. | 17.?00 | .. .. | 1.000 | 375 | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1841. | 7.219 | 20 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1850. | 6.901 | 75 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1842. | [illegible] | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | D° |
| 1848. | 3.133 | 80 — | » | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | D° |
| 1852. | 150.000 | 99 — | 340 | tout. | 500 | 3 0/0 | » | D° |
| 1845. | 3.887 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | D° | D° |
| 1847. | 1.948 | 08 — | 1 ?00 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1 .00 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | mars septembre. |
| 1848 | 5 000 | 87 — | .00 | tout. | 1.250 | 6 0/0 | D° | janvier juillet. |
| 1843. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | ours. | avril octobre |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | 375 | 625 | 5 0/0 | D° | janvier juillet |
| 1841. | 1.000 | .. .. | » | tout. | 625 | 25 .. | D° | avril octobre. |

| Noms des compagnies. | 22 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-Boulogne | 300 .. | 300 .. | 300 .. | 300 .. | 295 .. | 300 .. |
| Paris à Lyon | 990 .. | 990 .. | 1000 .. | 99. .. | 995 .. | 99. .. |
| Lyon à la Méditerranée 5 0/0 | » .. | 475 .. | 475 .. | 475 .. | 475 .. | 475 .. |
| D° Nouvelles 3 0/0 | 220 .. | 220 .. | 210 .. | 220 .. | 220 .. | 228 .. |
| Montereau à Troyes | » .. | » | » .. | » | » | » |
| Paris à Strasbourg | » .. | 492 50 | 492 50 | 492 50 | 490 .. | 490 .. |
| Saint-Germain (nouvelles) | » .. | » | » | » | » .. | » .. |
| Versailles r. d. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » |
| Ouest | 950 .. | 950 .. | 950 .. | 950 .. | 950 .. | 950 .. |
| D° (nouvelles) | » .. | » .. | » .. | 950 .. | » .. | 950 .. |
| Saint-Étienne à Lyon | » | » | » | » | » | » |
| D° 2e émission | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Orléans | » .. | » .. | 1000 .. | 1000 .. | » .. | » .. |
| D° (Nouvelles 1848) | » .. | 990 .. | » | » .. | » .. | » .. |
| D° (Nouvelles 1852) | 291 25 | 292 50 | 290 .. | 288 75 | 290 25 | 295 .. |
| Paris à Rouen | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » |
| D° (nouvelles) | 975 .. | » .. | 975 .. | 975 .. | 975 .. | 975 .. |
| Rouen au Havre | 940 .. | 925 .. | 925 .. | 925 .. | » .. | 925 .. |
| D° (nouvelles) | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. |
| Strasbourg à Bâle | » | » | » | » | » | » |
| D° (nouvelles) | 475 .. | 475 .. | » .. | 475 .. | 475 .. | » .. |
| Dijon à Besançon | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. | » .. |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 21 au 27 avril 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes. | 21 | 22 | 24 | 25 | 26 | 27 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 717 50 à 753 75 | 743 75 à 750 .. | 745 .. à 750 .. | 737 50 à 743 75 | | |
| Paris à Strasbourg | 714 75 à 725 .. | 718 75 à 725 .. | 722 50 à 731 25 | 715 .. à 718 75 | | |
| Orléans | 1025 .. à 1075 .. | 1025 .. à 1075 .. | 1025 .. à 1075 .. | 1025 .. à 1075 .. | | |
| Paris à Rouen | 800 .. à 850 .. | 800 .. à 850 .. | 800 .. à 850 .. | 800 .. à 850 .. | | |
| Rouen au Havre | 400 .. à 425 .. | 400 .. à 425 .. | 400 .. à 425 .. | 400 .. à 425 .. | | |
| Lyon | 787 50 à 793 75 | 793 75 à 800 .. | 800 .. à 806 25 | 800 .. à 806 25 | | |
| Ouest | » | » | » | » | | |

P. (papier) offert. | **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** | A. (argent) demandé.

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| ...e Gechet, Delhomme et Cie | 500 | 375 |
| — | | » |
| ...lig. de la ville de Paris (1849) | 1000 | 1120 .. |
| D° D° (1852) | 1000 | 1110 .. |
| ...mbre à l'Oise ... Canal. | 1000 | 775 |
| ...mbre française canalisée | 500 | 1500 |
| ...nez ... Cuivre. | 100 | 92 50 |
| ...eille-Montagne ... Zinc. | 250 | 437 50 |
| ...uvelle-Montagne ... Zinc. | 1000 | 1.300 |
| ...se... Zinc. | 250 | » |
| ...lberg ... Zinc. | 250 | 1000 |
| ...eweiler... | 750 | 0 0 |
| ...ze... Algérie ... Cuivre | 100 | 30 .. |
| ...mary ... Charbon | 500 | 5?0 |
| ...rgolle ... Charbon. | 1.3 .. | 510 |
| ...arbonnages belges | 500 | 320 |
| ...t de L... Charbon | 1000 | 220 |
| ...ues de la Loire ... Charbon | 1/7315 | 110 |
| ...ntre-du-Flenu ... Charbon. | 1000 | 150 |
| ...ag-Proda ... Charbon. | 500 | » |
| ...ense ... Charbon | 1/2 1.0 | » |
| ...ure Loire ... Charbon | 500 | 250 |
| ...ntchamia ... Charbon. | 5000 | » |
| ...incourt ... Charbon. | 1/4 500 | 200 |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Echarcon ... Papeterie. | 1001 | 1000 |
| Essonne ... Papeterie. | 1000 | » |
| Bastennes ... Asphalte. | 1000 | 400 |
| Monceau-sur-Sambre ... Forges. | 1000 | 1750 |
| Aveyron (Decazeville) ... Forges. | 1000 | 1000 |
| Maubeuge (Nord) ... Forges. | 500 | 500 |
| Alais ... Forges. | 2100 | 1750 |
| Châtillon et Commentry ... Forges. | 1000 | 1100 |
| Providence ... Forges. | 1000 | 1022 50 |
| Herserange (p. liber.) ... Forges. | 250 | 190 .. |
| Le Phénix | 750 | » |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1000 | 1550 |
| Valentin-Coq ... Usine. | 500 | 930 |
| Société Cail (JC°) ... Usine. | 500 | 862 50 |
| Cariscolla ... Usine. | 500 | 915 |
| Tuyaux de Chameroy ... Usine. | 500 | » |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 25 |
| Gaz anglais Paris | 250 | » |
| — français (Paris) | 500 | 875 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1275 |
| — de Belleville | 500 | 1101 |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 625 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 765 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | » |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | » |
| — d'Arles, 1re série | 100 | 90 |
| — D° 2e série | 100 | 45 |
| — de Besançon | 450 | 585 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | » |
| — de Versailles | 500 | 375 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries impériales | 1000 | 1000 |
| — Caillard | 1000 | 000 |
| Gondoles parisiennes | 80 | 161 |
| Omnibus (Entreprise générale) | 1000 | 1700 |
| Omnibus (rive gauche) | 250 | » |
| Favorites ... Omnibus. | 500 | 1625 |
| Hirondelles ... Omnibus. | 1000 | » |
| Orléanaises ... Omnibus. | 1500 | 730 |
| Tricycles ... Omnibus | 500 | 500 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | 165 |
| D... ... Pet. voit. | 500 | 550 |
| Lutéciennes ... Pet. voit. | 500 | 560 |
| Sylphides ... Pet. voit. | 500 | 550 |
| Générale ... Ass. maritime. | 1250 | 45 0/0 b. |
| Lloyd français ... Maritime. | 5000 | 14 20 0/0 |
| Union des Ports ... Maritime. | 5000 | 13 0/0 b. |
| Mélusine ... Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Sécurité ... Maritime. | 5000 | 20 0/0 b. |
| Sauvegarde ... Maritime. | 5000 | 12 0/0 b. |
| Océan ... Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ... Incendie. | 4000 | 145 0/0 b. |
| Générale ... Incendie. | 5000 | 32.500 |
| Union ... Incendie. | 5000 | 57 0/0 b. |
| France ... Incendie. | 5000 | 38 0/0 b. |
| Phénix ... Incendie. | 1000 | 3300 |
| Providence ... Incendie. | 2500 | 31 0/0 b. |
| Urbaine ... Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance ... Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Éventualités d'Avignon | 31 50 | » |
| — de Cette | 19 | » |
| — de Pampoux | 20 | » |
| Glaces d'Oignies ... Belgique. | 1000 | 1410 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 375 |
| — de Montluçon | 500 | 410 |
| Docks | 250 | 190 75 |
| Journaux réunis | 500 | 510 |
| Moberly (Anvers) | 500 | 725 |
| Cohin (Fervent) | 500 | 800 |
| Gamacher | 300 | » |
| Palais de Cristal | 100 | 50 |
| Richer | 500 | 350 |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

Digitized by Google

N° 718. 12e ANNÉE. — N° 18. SAMEDI, 6 MAI 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

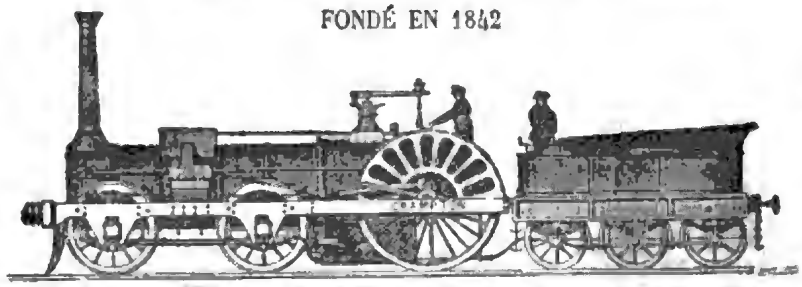
## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris.. ..... | 12 f. | — 22 f. |
| Départements .... | 13 » | — 24 » |
| Etranger ..... | 16 » | — 30 »



FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI

On s'abonne à LONDRES, chez M. DELISY, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 1 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### SOMMAIRE.

Situation, 321. — Société générale du Crédit mobilier, 321. — Chemin de fer de Caen à Cherbourg, 322. — Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble, 323. — Chemin de fer de Lyon à Genève, 323. — Chemin de fer de Saint-Germain. Progrès des recettes Ouverture du chemin d'Auteuil, 323. — Compagnie générale des Eaux, 324. — Chemin de fer central suisse, 324. — Chemin de fer de Carmaux à Albi. Décret de concession, 325. — Nouveau système de ponts en fer 325. — Recettes de la semaine, 326. — Avis aux actionnaires, 326. — Jurisprudence, 327. — Chemin de Lyon à Genève, 328. — Société générale du Crédit mobilier Rapport du Conseil d'administration, 331. — Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg, 336. — Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble. Rapport au Conseil d'administration, 338. — Compagnie générale des Eaux. Rapport du Conseil d'administration, 351. — Chemin de fer de l'Est. Tirage d'obligations, 345. — Transport de houille par les canaux et par les chemins de fer, 345. — Chemin de fer de Lyon. Cahier des charges, 345. — Mines de Stolberg, 346. — Forges, 346. — Correspondance, 347. — Recettes, 348. — Annonces, 349, 350. — Chronique de la Bourse, 351. — Bourse, 352.

### Situation.

La baisse exagérée qui s'est produite depuis plusieurs mois sur nos fonds publics, sous l'influence des ventes à découvert de la spéculation, a éprouvé cette semaine un temps d'arrêt marqué. Les acheteurs sérieux se sont lassés de « tenir la chandelle », si l'on veut nous permettre d'employer cette expression vulgaire; ils ont exigé la livraison des titres qu'on leur avait vendus sans les posséder, et il a suffi de cette simple mise en demeure pour relever immédiatement les cours d'une manière très-notable.

Le découvert existant surtout sur la rente, les actions de chemins de fer ne se sont pas améliorées dans une proportion égale, mais elles ont acquis cependant une grande fermeté. La hausse est même sensible, pour peu que l'on se reporte aux cours de la fin de mars. Voici les termes de comparaison :

| Valeurs. | Cours du 31 mars. | Cours du 4 mai. | Hausse. |
|---|---|---|---|
| Saint-Germain, | 560 » | 555 »(1) | 15 » |
| Orléans, | 1040 » | 1055 »(2) | 47 » |
| Rouen, | 805 » | 850 » | 45 » |
| Nord, | 705 » | 745 » | 40 » |
| Stasbourg (anc.), | 680 » | 717 50(3) | 67 80 |
| Est (nouv.), | 507 50 | 552 50(4) | 47 50 |
| Lyon, | 772 50 | 822 50 | 50 » |
| Méditerranée, | 630 » | 672 50 | 42 50 |
| Midi, | 487 50 | 515 » | 27 50 |
| Ouest, | 545 » | 560 »(5) | 36 » |
| Grand-Central, | 385 » | 405 » | 20 » |

Que faut-il maintenant pour consolider cette amélioration et pour l'accroître? — Réduire le taux d'intérêt de l'escompte de la Banque qui est trop élevé en présence de l'abondance des capitaux.

Un journal anglais, l'*Economist*, faisait remarquer dernièrement avec beaucoup de raison, que l'élévation du taux de l'escompte avait peu d'importance aux époques de prospérité, quand il y a concurrence entre les emplois productifs donnant de forts bénéfices, mais que le prix de l'argent devenait une considération sérieuse dans les moments difficiles, et pouvait, en s'élevant, déterminer des crises fâcheuses et des embarras considérables.

Nous sommes évidemment aujourd'hui dans la seconde des situations indiquées par le publiciste anglais, le moment est difficile, et il importe à l'équilibre des transactions et au maintien du crédit que le taux officiel de l'argent soit abaissé. Quelle objection la Banque pourrait-elle faire à cette réduction? Aucune, si elle veut bien comparer la situation présente avec celle résultant de ses comptes-rendus aux époques où le taux de l'intérêt était à 3 et à 4 0/0. Voyez plutôt.

| Comptes | Situation comparée de la Banque : au 6 sept. Escte à 3 0/0 | au 12 janv. Escte à 4 0/0 | au 13 avril. Escte à 5 0/0. |
|---|---|---|---|
| | Millions | Millions | Millions |
| Espèces, | 352 | 295 | 369 |
| Avances sur effets publics, | 46 | 43 | 28 |
| Avances sur chemins de fer, | 86 | 84 | 56 |
| Billets en circulation, | 661 | 643 | 605 |

L'élévation du taux de l'escompte a donc eu pour effet de diminuer les avances et la circulation des billets de la Banque, c'est-à-dire ses services, et d'augmenter sa réserve métallique improductive. Est-ce pour cela que la Banque est instituée? Evidemment non; aussi comptons-nous assez sur la haute intelligence de ses administrateurs pour espérer qu'ils viendront en aide au mouvement de reprise, constaté plus haut, par la réduction du taux de l'escompte.

AD. BLAISE (des Vosges).

(1) Plus un dividende de 20 fr. par action payé en avril.

(2) Plus un dividende de 32 fr. 10 par action payé en avril.

(3) Plus un dividende de 30 fr. 50 par action détaché le 4 mai.

(4) Plus un coupon de 2 fr. par action détaché le 4 mai.

(5) Plus un dividende de 21 fr. par action payé en avril.

### Société générale de Crédit mobilier.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 29 AVRIL 1854.

La première assemblée générale des actionnaires de la Société du Crédit mobilier a eu lieu le 29 avril, au siége social, place Vendôme, sous la présidence de M. I. Pereire.

Digitized by Google

M. le duc de Mouchy, M. le duc de Galiera, M. le baron Seillière, M. des Arts, M. E. André, M. F. Grieninger, M. C. Mallet, administrateurs, assistaient à la réunion ; M. H. Rodrigues et M. L. André remplissaient les fonctions de scrutateurs ; M. Aug. Chevalier celles de secrétaire. Le rapport a été lu par M. Salvador, secrétaire général de la Compagnie. Parmi les actionnaires présents, on distinguait de grands capitalistes, les chefs de maisons de banque importantes, des administrateurs de chemins de fer, de grands industriels, etc.

Résumer le rapport de M. I. Pereire serait l'affaiblir et donner une idée inexacte et incomplète des vues élevées et des projets d'avenir qui y sont exposés; nous préférons en reproduire le texte et nous borner à rendre quelques-unes des impressions que nous avons ressenties pendant la lecture de ce document.

C'est, on peut se le rappeler, avec une vive sympathie que le *Journal des Chemins de fer*, organe des intérêts d'une grande industrie, a accueilli en 1852 la fondation de la Société générale de Crédit mobilier. Il a pu n'être pas toujours de l'avis de l'administration et différer avec elle sur la convenance et l'opportunité de certaines mesures, mais ses critiques de détail impliquaient elles-mêmes une entière adhésion de principes, et témoignaient seulement du vif désir de voir sortir de ceux-ci, et le plus promptement possible, tous les résultats promis et attendus.

Après une expérience de dix-huit mois, nous sommes heureux de pouvoir constater la réalisation d'une partie notable de nos espérances, ce qui nous donne le droit de compter sur le surplus dans un avenir prochain.

Et quand nous parlons de nos espérances réalisées, c'est bien moins du chiffre des bénéfices de la Compagnie, si intéressant qu'il soit, que nous nous préoccupons, que des services rendus à l'industrie des chemins de fer.

N'est-ce pas, en effet, au Crédit mobilier que l'on doit l'abaissement du taux des reports de 12.03 0/0 à 2.85 0/0? Plus de 627 millions ont été employés par la Compagnie à ce genre d'opération, qui a été si éminemment utile à tous les porteurs sérieux d'actions de chemins de fer, en leur procurant, non pas seulement 50 ou 60 0/0 de la valeur de leurs titres, mais la totalité. Les achats ont été également facilités par le même moyen. Enfin, les placements temporaires faits par le Crédit mobilier ont, sinon fait disparaître, au moins diminué de beaucoup les valeurs flottantes, et contribué ainsi à soutenir les cours.

Ce n'est pas seulement par une intervention financière dans les transactions auxquelles les valeurs de chemins de fer donnent lieu à la Bourse, que le Crédit mobilier a été utile à l'industrie, c'est encore par un concours efficace prêté à la création d'entreprises nouvelles ou à l'amélioration d'affaires anciennes. La fusion des chemins d'entre Rhône et Loire, c'est-à-dire de Saint-Etienne à Lyon, de Lyon à Andrezieux et d'Andrezieux à Roanne, est due en grande partie au Crédit mobilier. La constitution du réseau des chemins de fer de l'Est par la réunion en un seul groupe des concessions de Strasbourg, de Montereau et de Gray, est due encore pour une bonne part aux efforts du Crédit mobilier.

Cette institution n'a pas servi moins heureusement l'industrie des chemins de fer, par la part qu'elle a prise à diverses opérations financières intéressant le crédit des Compagnies et leurs actionnaires.

La souscription des actions de Mulhouse, facilitée pour les anciens actionnaires de Strasbourg, et les cours maintenus par l'offre du Crédit mobilier de faire les versements sans commission, est un exemple des services que cette institution peut rendre. On en trouve un autre dans la souscription directe, par le Crédit mobilier, de l'emprunt destiné par la Compagnie du Grand-Central à la rectification des chemins d'entre Rhône et Loire.

Nous pourrions prolonger cette énumération, mais ce qui précède suffit pour rendre notre pensée. Dès ses premiers pas, et ayant tout à créer autour de lui, le Crédit mobilier, s'il n'a pas satisfait toutes les impatiences, même légitimes, a du moins marqué sa voie et indiqué ce qu'il pouvait et voulait faire.

Ne pouvant tout entreprendre à la fois, et ne voulant pas engager son capital avant de l'avoir réuni entièrement et d'avoir reconnu la situation, il a donné aux travaux publics, aux chemins de fer, la plus grande partie du concours qu'il a prêté à l'industrie; c'est ce dont les intérêts que nous représentons doivent lui savoir gré.

Maintenant, qu'il reste beaucoup à faire encore à cet égard, cela n'est douteux pour personne. Que le Crédit mobilier, qui se considère comme appelé à être le caissier central des chemins de fer et le dépositaire naturel de leurs titres, ait à justifier cette position en se chargeant de procurer à de bonnes conditions des fonds aux Compagnies afin de leur permettre de retarder les appels de versements dans les circonstances inopportunes;

Qu'en la même qualité, il se charge de la répartition des emprunts à faire, après les avoir souscrits en gros;

Qu'il entreprenne la conversion, en un titre uniforme, de toutes les obligations des compagnies de chemins de fer, de manière à en rendre la réalisation aussi facile et aussi courante que celle des actions ;

C'est bien là ce qu'il doit, mais aussi ce qu'il entend faire, ce qu'il a fait déjà dans une certaine limite et ce qu'il veut étendre et généraliser, ainsi qu'il le déclare lui-même dans son rapport à l'assemblée générale.

Pas trop d'impatience donc, pas de précipitation, négative de la sécurité, et tout viendra à point. Ce n'est ni dix, ni vingt, ni trente ans qu'il faudra attendre, comme pour la Banque de France, mais seulement le temps d'étudier les moyens pratiques de faire le bien et l'utile, d'écarter les obstacles qui peuvent gêner la marche et la rendre dangereuse, soit pour l'institution, soit pour le public.

Le rapport, dont le texte est plus loin, indique plusieurs de ces obstacles; il les signale, soit dans les statuts mêmes de la Compagnie, soit dans la législation générale. La première chose à faire avant de s'avancer plus loin est donc de faire disparaître ce qui s'oppose à une marche sûre et régulière ; c'est ce qui a motivé la demande, par le Conseil, de pouvoirs que l'assemblée s'est empressé de lui accorder, et qui permettront de suivre auprès du gouvernement les modifications reconnues nécessaires.

Il est superflu de dire que les comptes présentés à l'assemblée générale et les états de situation qui lui ont été soumis renferment tout à la fois la preuve de l'étendue des opérations de la Compagnie et de leur parfaite sécurité, nonobstant la difficulté des circonstances générales, depuis la création du Crédit mobilier jusqu'à la clôture de son premier exercice.

Un dividende de 25 francs par action, formant, avec les intérêts de 15 fr. 25 déjà touchés, un revenu total de 40 fr. 25 par action, soit de 13.4 0/0 sur les 300 fr., montant du versement moyen annuel : — telle est la part des actionnaires.

Plus de 627 millions de francs employés en reports dans l'année, et le prix de ces avances abaissé de plus de 12 à moins de 3 0/0 quand le taux de l'intérêt de l'argent s'élevait de 3 à 5 0/0 : — telle est la part du public.

Un actif de 126 millions, dont 83 représentés par des placements temporaires, reports, etc. : — telle est tout à la fois la commandite disponible pour l'industrie et la garantie surabondante offerte aux titulaires des comptes courants créditeurs et aux porteurs des obligations du Crédit mobilier.

AD. BLAISE (des Vosges).

---

## Chemin de fer de Caen à Cherbourg.

### ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 29 AVRIL 1854.

Le samedi, 29 avril, les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Caen à Cherbourg ont été réunis en assemblée générale au siége de la Compagnie, sous la présidence de M. le comte P. de Chasseloup-Laubat.

Parmi les actionnaires présents, au nombre de 127, représentant 8,232 actions, MM. de Taisnes et Duport ont été désignés comme scrutateurs, et M. le comte Cadeau-d'Acy comme secrétaire.

Le rapport, lu par M. Tibeaudeau, conseil de la Compagnie, renferme une lettre de l'ingénieur en chef, M. J. Locke, par laquelle il annonce que les travaux de la ligne sont dans un état de progrès rapide et satisfaisant.

Les dépenses acquittées au 31 mars dernier s'élèvent à 13,753,377 fr. 72 c.

| Savoir : | |
|---|---|
| Dépenses générales, | 365,272 85 |
| Terrains, | 2,253,661 23 |
| Établissement de la ligne, | 11,134,443 64 |
| Total, | 13,753,377 72 |

Digitized by Google

Il a été pourvu à cette dépense au moyen :

| | |
|---|---|
| 1° Des cinq premiers dixièmes appelés sur les actions, soit | 15,000,000 » |
| 2° Des à-compte reçus à valoir sur la subvention de l'État (16 millions) | 2,435,965 65 |
| ce qui forme un total de | 17,435,965 65 |
| En ajoutant au total des dépenses | 13,753,377 72 |
| le cautionnement de | 2,000,000 » |
| et les fonds disponibles | 1,682,587 93 |
| on trouve le total ci-dessus | 17,435,965 65 |

Cette situation justifie complétement l'appel des 150 francs qui a été fait en dernier lieu, et sans lequel il eût fallu interrompre les travaux, ou du moins les ralentir.

Ainsi qu'on le verra par le rapport lu à l'assemblée, le conseil d'administration ne renonce pas, malgré les retards apportés à la fusion, à voir enfin consommer la réunion si vivement désirée des chemins de fer de l'Ouest et du Nord-Ouest.

L'assemblée, après avoir passé à l'ordre du jour sur les réclamations formulées d'une manière peu mesurée par un actionnaire, a approuvé les comptes qui lui étaient soumis.

Il a été annoncé, à la satisfaction générale, que la première section de la ligne, entre Mantes et Lisieux, serait ouverte au 1er avril 1855, et celle de Lisieux à Caen, le 1er juillet suivant.

C. Devina.

## Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

### ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES.

La première assemblée générale des actionnaires du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble a eu lieu le 29 avril dernier, salle Sax, rue Saint-Georges, 50.

La réunion était nombreuse, eu égard au grand nombre d'actionnaires résidant en province. Plus de cent personnes étaient présentes, réunissant entre elles 707 voix et 25,179 actions.

Le rapport du Conseil d'administration a été écouté avec un intérêt que les circonstances expliquaient naturellement. On y a vu avec satisfaction que les prolongements du chemin de Grenoble vers l'Italie et vers la Savoie étaient déjà étudiés en grande partie, et que le problème du passage des Alpes au mont Genèvre était résolu par les explorations des ingénieurs de l'Etat. Le prolongement vers Saint-Etienne et le bassin houiller de la Loire est également assuré.

D'un autre côté, le rapport a constaté que le Conseil d'administration avait conclu un traité à forfait pour l'entière exécution du chemin, sauf quelques travaux restant à la charge de la Compagnie ; et il a été établi, d'après les calculs résultant de ce forfait et de l'évaluation des travaux réservés à la Compagnie, que l'ensemble du chemin, y compris le matériel roulant, serait établi pour 22,000,000 fr., dont 7 à la charge de l'État et 15 à la charge de la Compagnie, soit 300 fr. par action.

Le produit du chemin, évalué d'après les données recueillies en 1845 par le gouvernement, donnerait au capital engagé un revenu d'environ 9 0/0.

Des explications ont été données sur le placement des fonds de la Compagnie dans la maison Leroy, de Chabrol et Ce. Il a été exposé que ce placement découlait d'un traité conclu avec cette maison, pour le placement des actions, à une époque où elle jouissait d'une réputation de force et d'honorabilité non contestée.

Il a été, en outre, constaté que la liquidation de la maison Leroy, de Chabrol et Ce promettait des résultats qui éloignaient toute crainte fâcheuse pour les actionnaires du chemin de Saint-Rambert.

En effet, une portion du capital était déposée au Trésor pour le cautionnement. L'excédant est divisé en deux parties : l'une, versée par les actionnaires ; l'autre, souscrite par la maison Leroy, de Chabrol et Ce.

En réunissant ces deux parties du capital, et en admettant même qu'elles fussent comprises dans l'actif de ladite maison, la perte serait-elle de 25 0/0, chiffre exagéré, qu'elle représentera à peine de 30 à 40 f. par action. Or, il résulte des traités, que les travaux assurent une économie de 200 fr. par action; ce qui, en supposant la perte prévue, et que nous avons exagérée à 30 ou 40 fr., permettrait de libérer les actions à 330, ou au plus à 340 fr.

Il a été annoncé par le Conseil d'administration que les travaux allaient commencer, et que les ressources résultant de la liquidation, ainsi que la subvention du gouvernement, permettaient de ne faire aucun appel de fonds jusqu'à la fin de l'année.

L'assemblée a voté l'approbation du rapport du Conseil d'administration à une immense majorité. Les autres propositions du Conseil d'administration ont été adoptées à la même majorité et sans discussion.

C. Devina.

## Chemin de fer de Lyon à Genève.

### ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 29 AVRIL 1854.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de Lyon à Genève a eu lieu le 29 avril, au siége social, sous la présidence de M. Bartholony.

Le rapport, dont nous publions le texte plus loin, présente la situation de l'entreprise sous le jour le plus satisfaisant. Des marchés à forfait, passés avec des entrepreneurs puissants et habiles, assurent l'exécution des travaux les plus considérables et les plus urgents à des conditions très-avantageuses pour la Compagnie. On peut compter d'après cela que le chiffre prévu pour les dépenses de toute la ligne ne sera pas atteint, et que le chiffre de l'emprunt, autorisé jusqu'à concurrence de 25 millions, pourra être réduit à 5 ou 6 millions.

Une nouvelle étude des produits que l'on doit attendre de l'exploitation du chemin de Lyon à Genève a prouvé, d'une autre part, que les revenus seraient plus considérables que ceux annoncés par les statistiques officielles. Le rapport évalue les produits nets à 7 0/0 du capital de 40 millions en actions, réserve faite du service d'un emprunt de 5 millions, et en supposant le maximum des dépenses et le minimum des recettes.

L'assemblée a accueilli avec des signes réitérés de satisfaction les bonnes nouvelles contenues dans le rapport, et notamment l'annonce qu'aucun versement nouveau ne serait appelé en 1854.

A. Blaise (des Vosges.)

## Chemin de fer de Saint-Germain.

### PROGRÈS DES RECETTES. — OUVERTURE DU CHEMIN D'AUTEUIL.

Nous publions à la place ordinaire le bulletin des recettes du chemin de fer de Saint-Germain pendant le mois d'avril dernier, mais le progrès qu'il constate est tel, que nous ne pouvons nous borner à un simple enregistrement. Une augmentation de produits de 70 0/0 et un accroissement du nombre des voyageurs de 37 0/0, malgré une légère modification de tarif, n'est pas une chose indifférente et qui doive passer sans qu'il soit de notre devoir de la signaler.

| | |
|---|---|
| Pendant le mois d'avril 1853, les recettes de voyageurs ont produit une recette brute de | 88,107 » |
| Le mois d'avril 1854 a donné | 150,479 » |
| L'augmentation est de | 62,372 » |

ou de 70.7 0/0.

C'est ainsi que se réalisent les prévisions des habiles directeurs du chemin de fer de Saint-Germain.

L'ouverture de l'embranchement d'Auteuil, faite le 2 mai, presque sans publicité, sans organisation complète de service et par un temps détestable, froid et pluvieux, qui éloigne les promeneurs de la campagne et du bois de Boulogne, ne paraît pas devoir infirmer malgré cela les espérances du dernier rapport et celles des actionnaires.

| | |
|---|---|
| Le 2 mai, jour de l'ouverture, il a été transporté | 2,885 personnes. |
| Le 3, | 3,695 |
| Le 4, | 4,027 |

Pour peu que la progression continue, ce qui n'est pas douteux, on arrivera bientôt sur l'embranchement d'Auteuil à une circulation égale à celle du chemin principal de Saint-Germain.

Ce n'est pas certes l'élévation des prix des places qui s'opposera à ce développement.

Les billets d'aller et retour, en semaine,

Digitized by Google

coûtent 60 centimes, en première classe, moins que l'omnibus, et 40 centimes en seconde.

Les billets simples, pour un seul trajet, coûtent :

| | |
|---|---|
| En semaine, | 40 c. en 1re |
| » | 25 c. en 2e |
| Le dimanche, | 70 c. en 1re |
| » | 50 c. en 2e |

Pour les personnes qui habitent les nombreuses maisons de campagne situées à proximité du chemin : à Neuilly, à Passy, à Auteuil, à Boulogne, des prix encore plus bas ont été établis sous forme d'abonnement. En voici le tarif :

| | *Diligences.* | *Wagons.* |
|---|---|---|
| Semestre d'été. . . | 70 fr. | 50 fr. |
| Année entière . . . | 120 | 90 |

Que les propriétaires de l'intérieur de Paris y prennent garde : si tous les chemins de fer aboutissant à la capitale entraient dans la voie ouverte par les chemins de St-Germain et d'Auteuil, on n'habiterait bientôt plus dans leurs grandes casernes ; on vivrait à la campagne, en bon air, et l'on ne viendrait à Paris que pour se rendre à ses affaires, bureau, magasin ou boutique, comme cela se fait à Londres.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Compagnie générale des Eaux.

### ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE DU 29 AVRIL 1854.

Les actionnaires de la Compagnie générale des Eaux ont été réunis en assemblée générale extraordinaire le 29 avril dernier, sous la présidence de M. le comte Siméon. C'est la seconde fois déjà, depuis la création de cette Société, que, devançant l'époque légale des communications aux actionnaires, le Conseil d'administration convoque les intéressés pour leur soumettre la situation de l'entreprise et se fortifier de leur approbation dans toutes les mesures dont il prend l'initiative dans l'intérêt commun.

Constituée au capital de 20 millions, avec faculté d'accroître ce capital tant par de nouvelles émissions que par des emprunts, la Compagnie des Eaux a placé sa première série de 80,000 actions de 250 fr., et a fait verser la moitié du montant de chaque action, soit 125 fr. Aux termes des statuts, les actions ainsi libérées partiellement sont encore nominatives ; elles ne doivent être échangées contre des actions au porteur qu'après le paiement d'une somme égale au premier versement, ce qui les libérera entièrement.

Il est incontestable que dans les circonstances actuelles, cette obligation de verser 125 fr. par action à une époque indéterminée est la cause principale, disons mieux, presque unique de la dépréciation des cours ; on veut bien s'engager pour ses fonds disponibles, mais on ne veut pas souscrire un billet à échéance arbitraire, dont l'exigibilité peut vous prendre au dépourvu et rendre inévitable une liquidation onéreuse.

Frappé de ces considérations et préoccupé des mesures à prendre pour sauvegarder la fortune des actionnaires et pour maintenir le crédit de la Société, le Conseil d'administration a recherché s'il ne serait pas possible d'atteindre ce double but en modifiant les statuts, tout en restant fidèle à leur esprit, c'est-à-dire à la pensée supérieure et d'utilité publique qui a présidé à la fondation d'une Compagnie générale des Eaux. Entrés dans cette voie, les administrateurs ont bien vite reconnu que la réduction du capital primitif dans une mesure convenable répondait à toutes les exigences de la situation, dégageait les actionnaires et leur responsabilité, sans enlever à la Société son caractère de compagnie générale, et sans la priver pour l'avenir du droit d'étendre ses opérations lorsque les circonstances rendront l'usage de ce droit désirable et possible.

Quant à présent, la Compagnie a reçu, pour versement de 125 fr. sur ses 80,000 actions, une somme de 10 millions.

Les engagements, jusqu'à ce jour, se bornent au traité passé avec la ville de Lyon, traité représentant comme dépense une somme de 6 millions. Dès lors, la Compagnie garde la disponibilité d'une somme de 4 millions, qui n'aura d'emploi qu'après l'acceptation par l'assemblée générale de nouvelles conventions soit avec des villes, soit avec des syndicats de propriétaires, suivant la nature des travaux à exécuter. Ces 4 millions suffisent et au-delà pour toutes les affaires nouvelles que la prudence permettra d'entreprendre d'ici à quelque temps, et conserve à la Compagnie se caractère de généralité, de nationalité qui la distingue.

L'intérêt public étant ainsi sauvegardé pour l'avenir, au moyen du capital de dix millions de francs dès à présent réalisé ; étant satisfait, en outre, dans le présent, par un traité immédiat avec la ville de Nantes, traité qui doit employer une somme d'un million, dont le revenu est en quelque sorte garanti par un abonnement annuel de 60,000 fr., souscrit par la municipalité, il reste encore à la Compagnie la disposition de trois millions. A quoi sert donc, dès-lors, de maintenir l'engagement des actionnaires pour le versement éventuel de dix autres millions, versement qu'ils peuvent décliner, aux termes des statuts, en refusant de ratifier de nouveaux traités de travaux ? A rien évidemment, sinon à perpétuer le discrédit d'une valeur intrinsèquement bonne, et qu'il est de l'intérêt public, nous voulons dire de l'intérêt des localités qui seront un jour en position de réclamer le concours de la Compagnie, de maintenir en aussi bonne posture que possible, pour attirer les capitaux dans ce genre d'entreprise.

Réduction du capital de *vingt* millions à dix ; libération des actions émises aux 125 fr. versés et leur échange contre des titres définitifs au porteur ; réduction du nombre des administrateurs de seize à huit, en raison de la diminution du capital social ; enfin, et comme sanction du titre de Compagnie générale des Eaux, ratification d'un traité provisoire avec la ville de Nantes, telles ont été, ensuite des considérations qui précèdent, les propositions soumises aux actionnaires dans l'assemblée générale du 29 avril.

Un rapport très-clair et très-net de M. le comte Siméon, président, et les explications verbales qu'il a fournies en réponse aux questions de quelques actionnaires, ont parfaitement exposé la nature des propositions du Conseil, leur portée, leur influence heureuse sur la situation de l'entreprise, et en ont en assuré le vote par l'immense majorité des actionnaires présents à la réunion.

Déjà depuis ce jour, et par le seul fait des résolutions adoptées par l'assemblée générale, le cours des actions s'est amélioré ; il ne manque plus maintenant que la sanction de l'autorité supérieure pour relever complétement le crédit de la Compagnie et accroître, en le rendant définitif, le mieux que nous nous plaisons à constater.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemin de fer Central suisse.

Nous avons communiqué à nos lecteurs, dans notre dernier numéro, le rapport du Conseil d'administration du chemin de fer Central suisse à l'assemblée générale des actionnaires, qui a eu lieu le 27 avril dernier.

Nous apprenons aujourd'hui qu'à la suite de ce rapport, et sur la proposition du Conseil d'administration, l'assemblée a pris une délibération qui ne sera pas accueillie avec moins de faveur ici qu'elle ne l'a été à Bâle. Elle consiste à donner à tout actionnaire le droit de libérer ses actions à 200 fr., et de réduire ainsi son engagement des trois cinquièmes, en échangeant cinq actions, sur chacune desquelles il aura payé 200 fr., contre deux actions de 500 fr. entièrement libérées.

Le Conseil d'administration, vu la gravité des circonstances actuelles et l'incertitude de l'avenir, a pris la résolution de concentrer tous ses efforts et les ressources dont il dispose sur les portions du réseau central dont l'achèvement importe le plus et promet les résultats les plus immédiats, et il ajourne à un moment plus favorable l'exécution des lignes d'une utilité moins grande.

Dans ce système, on ne s'occupera plus, pour le moment du moins, que du chemin de Bâle à Olten, sur le parcours duquel se trouve le tunnel de Hauenstein, et du tronçon d'Olten à Woeschnau près Arau, destiné à se relier avec le chemin de Zurich à Bade.

Il suffit de jeter les yeux sur la carte pour se convaincre que cette ligne, qui formera le prolongement des chemins français et allemands vers le centre et le nord-est de la Suisse, sera des plus productives.

Les ressources dont la Compagnie disposera, même après la réduction de son capital par la libération des actions à 200 fr., suffira pour achever ces travaux, et l'on pourra at-

Digitized by Google

tendre des temps plus prospères pour entreprendre le reste du réseau central, que la Compagnie n'entend nullement abandonner.

En divisant ainsi son entreprise en deux parties, et portant toutes ses forces d'abord sur la première, pour ne s'occuper de la seconde qu'après achèvement de l'autre, le Conseil d'administration fait acte de prudence et de bonne gestion dans les circonstances financières et politiques actuelles; il allége d'une manière efficace ses actionnaires et n'en arrivera que plus sûrement à son but.

Nous ne pouvons que féliciter l'assemblée générale d'avoir donné son adhésion à cette résolution, dont voici le texte :

G. Lenoir.

*Décision de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Central suisse, réunie à Bâle le 27 avril 1854.*

L'assemblée générale,
Vu les circonstances financières actuelles;
Sur la proposition du Conseil d'administration;
Par dérogation partielle aux dispositions des art. 7 à 15 des statuts;
Et par délibération conforme aux art. 25 et 55, décide ce qui suit :

Art. 1er. Les actionnaires qui ont effectué le versement de 50 fr. appelé pour le 15 mai 1854, auront la faculté, moyennant deux versements ultérieurs de 25 fr. chacun, aux 15 novembre 1854 et 15 février 1855, de libérer leurs actions à 200 fr.

Les versements des 15 novembre et 15 février pourront être escomptés à 4 0/0 l'an, dès le 15 mai prochain.

Art. 2. La libération des actions aura lieu par l'échange de cinq certificats provisoires libérés de 200 fr. contre deux titres définitifs de 500 fr. complétement libérés.

Art. 3. Les actionnaires qui ne voudront point faire usage de la faculté accordée par l'art. 1er, et qui préféreront verser sur leurs actions jusqu'à 500 fr., n'auront point de versement à faire le 15 novembre, et les appels de fonds, qui leur seront faits ultérieurement, ne dépasseront jamais 50 fr. à la fois.

Cependant, tout en restant soumis aux dispositions des art. 10 à 15 des statuts, ils pourront à volonté anticiper les paiements jusqu'à concurrence de 500 fr.

Art. 4. Les actions qui auront fait retour à la Compagnie en suite des précédentes dispositions, seront déposées dans la caisse sociale, et le Conseil d'administration pourvoira à leur émission en temps opportun et en ayant égard aux dispositions de l'art. 8 des statuts.

---

## Chemin de fer de Carmaux à Albi.

*Décret de concession.*

### RAPPORT A L'EMPEREUR.

Sire,

J'ai l'honneur de soumettre à l'approbation de Votre Majesté un projet de décret ayant pour objet d'autoriser la Compagnie des mines de houilles de Carmaux à établir, à ses frais, un chemin de fer destiné à mettre ces mines en communication avec la ville d'Albi et la rivière de Tarn.

La longueur de ce chemin est d'environ 18 kilomètres; la dépense en est évaluée, y compris l'acquisition du matériel roulant, à 1,770,000 fr. environ.

Les produits des mines de Carmaux sont recherchés à raison de leur qualité; mais jusqu'ici la difficulté et le prix élevé des transports n'ont pas permis à la Compagnie de livrer annuellement à la consommation plus de 60,000 tonnes de houille. L'ouverture d'une voie de communication facile et économique développera son exploitation dans des proportions considérables, en lui donnant la faculté de faire arriver ses charbons dans la vallée de la Garonne.

Cette entreprise, qui n'impose à l'Etat aucun sacrifice, concourt au but que se propose Votre Majesté, d'ouvrir dans tous les bassins houillers des débouchés qui assurent à l'industrie des moyens d'approvisionnements en rapport avec ses besoins.

Je suis avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-humble, très-obéissant et très-fidèle serviteur.

*Le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

P. Magne.

### NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu la demande formée, le 6 février 1853, par le sieur Boisse, agissant au nom et comme fondé de pouvoirs des sieurs de Solages père et fils et compagnie, propriétaires des mines de houille de Carmaux, ladite demande tendant à l'établissement d'un chemin de fer de Carmaux à Albi;

Vu le mémoire descriptif des travaux à exécuter, les plans et devis à l'appui, et les projets de tarifs des droits de péage et prix de transport à percevoir sur le chemin de fer projeté;

Vu le registre de l'enquête prescrite en exécution de la loi du 3 mai 1841, ledit registre ouvert le 10 mai 1853 et clos le 29 du même mois;

Vu les délibérations de la commission d'enquête, en date des 3 et 17 juin 1853;

Vu les rapports et avis des ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines et du préfet du Tarn, en date des 29 et 31 juillet, et 5 août 1853;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées et du comité consultatif des chemins de fer, en date des 17 octobre et 12 novembre 1853;

Vu le certificat délivré le 8 février 1854 par le directeur général de la Caisse des dépôts et consignations, constatant le dépôt de la somme et valeur représentant un cautionnement de 50,000 francs;

Vu la loi du 3 mai 1841;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4;

Vu la loi du 15 juillet 1845, titre VII, et la loi du 10 juin 1853, titre II;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Il est fait concession aux sieurs de Solages père et fils et compagnie, propriétaires des mines de houille de Carmaux, d'un chemin de fer de Carmaux à Albi, aux clauses et conditions du cahier des charges, approuvé le 27 février 1854 par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Ledit cahier des charges restera annexé au présent décret.

Art. 2. Si, à une époque quelconque avant l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux, le gouvernement fait exécuter ou concède une ligne destinée à rattacher Albi au réseau des chemins de fer et passant par Carmaux, il aura la faculté de racheter la ligne principale du chemin de fer de Carmaux à Albi, en remboursant à la Compagnie les sommes qu'elle aura dépensées utilement pour l'établissement de ladite ligne, plus l'intérêt de ces sommes à quatre pour cent (4 0/0) pendant un an. A défaut de justification suffisante de la Compagnie pour établir le montant des dépenses faites, il sera procédé à une estimation à dire d'experts.

Après l'expiration des quinze premières années, le prix du rachat sera réglé suivant les conditions insérées à l'art. 50 du cahier des charges. A quelque époque que le rachat ait lieu, on appliquera à la reprise du matériel mobile et des approvisionnements les clauses stipulées aux art. 50 et 51.

Art. 3. Conformément à l'art. 40 de la loi du 15 juillet 1845, les concessionnaires ne pourront pas émettre, pour la réalisation de l'entreprise, d'actions ou de promesses d'actions négociables, avant de s'être constitués en Société anonyme dûment autorisée.

Art. 4. Les actions de la Compagnie ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Il est interdit à tout agent de change de se prêter à la négociation des actions ou promesses d'actions de la Compagnie avant le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Art. 5. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 4 mars 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

*Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

P. Magne.

---

## Nouveau système de ponts en fer.

Le nouveau système de ponts en fer combiné par M. Oudry, ingénieur des ponts et chaussées, et par M. Cadiat, directeur d'Aubin, vient de recevoir une application pratique sur le Lot, à Luzech.

Voici dans quels termes s'exprime le *Courrier du Lot*, au sujet de la réception du pont de Luzech. Nous reproduisons avec plaisir ce compte-rendu de l'essai d'un système que nous croyons appelé à rendre de grands services aux chemins de fer et qui a déjà été adopté par l'habile ingénieur en chef de la Compagnie du Grand-Central.

Digitized by Google

« Lundi, 10 avril dernier, a eu lieu l'épreuve du nouveau pont de Luzech, construit en remplacement du bac de la Douve.

» Il est formé de trois travées de 36 mètres d'ouverture chacune.

» Les travées sont en fer ; elles portent chaussée d'empierrement et trottoirs. Chaque travée se compose de deux arcs en tôle à section tubulaire renforcée à chaque angle par une nervure de fer laminé. La section est croissante en hauteur et en largeur depuis le milieu de l'arc jusqu'aux retombées.

» Les arcs sont remplis de béton bitumeux destiné à les lester et à préserver l'intérieur de l'oxydation. Sur ces arcs sont sont posés des tympans en fer laminé, méplat, offrant en élévation l'aspect des alvéoles d'une ruche à miel.

» Sur les tympans repose le tablier en fer qui porte la chaussée d'empierrement et les trottoirs. Les poutrelles sont de deux sortes ; elles sont enfilées les unes dans les autres de manière à figurer en plan un treillis à mailles carrées dont les diagonales sont, les unes, parallèles à l'axe du pont ; les autres, perpendiculaires à cet axe.

» Le tablier, les tympans et les arcs, entièrement en fer, sont réunis les uns aux autres de manière à constituer un tout dont les parties sont solidaires.

» Ce système de pont, de l'invention de M. Oudry, ingénieur des ponts et chaussées, et de celle de son collaborateur, M. Cadiat, ingénieur civil, directeur de la Compagnie minière et métallurgique du bassin d'Aubin, est destiné à remplacer les ponts suspendus. Il permettra en effet de n'imposer à la circulation aucune restriction de vitesse ni de chargement, sans coûter beaucoup plus cher que celui des ponts suspendus. Si l'on a soin de préserver les fers de l'oxydation, les chances de durée de ce système de pont fixe sont les mêmes que celles d'un pont en pierre. Il offre sur ces derniers l'avantage précieux de pouvoir s'appliquer pour de très grandes ouvertures, tout en restant dans des limites de prix très-inférieures à celles des ponts en pierre.

» Toute la population de Luzech a été témoin de l'épreuve à laquelle présidaient MM. Capella et Courbebaisse, ingénieurs, et à laquelle assistait M. Oudry, venu de Paris pour cette opération.

» L'aspect de la construction est élégant, il rassure l'œil et ne laisse aucune place à ces sentiments de crainte dont le plus hardi ne sait pas toujours se défendre en mettant le pied sur un pont suspendu.

» Le résultat de l'épreuve a satisfait tous ceux qui y ont assisté et a eu aussitôt un véritable retentissement dans la contrée. Les habitants de la commune de Douelle se sont immédiatement cotisés pour l'exécution d'un pont semblable sur le Lot.

» Ce système va être employé pour les ponts métalliques du chemin de fer Grand-Central. L'exécution de travées de 40 mètres d'ouverture destinées au viaduc du rail-way à Montauban est déjà commencée. »

Constatons en passant que le pont de Luzech est l'œuvre d'une compagnie qui, à l'inverse de beaucoup d'autres, a fait peu parler d'elle et ne veut se faire connaître que par ses travaux. Parmi ceux dont il est question en ce moment, l'un des plus considérables est le pont tournant de Brest, destiné à relier la ville et le faubourg de Recouvrance. Le projet de ce pont, d'après les système Oudry et Cadiat, a été soumis au gouvernement par la Compagnie ; il a obtenu la haute approbation du Conseil des ponts et chaussées. Toutes les personnes qui connaissent les localités entre lesquelles ce pont doit être établi, comprendront quelles difficultés il présentait, et ce que doit valoir le système qui a résolu un problème aussi complexe.

G. Lenoir.

## Recettes de la semaine.

| Lignes. | Recettes brutes. | Augment. s. 1853 Totale | 0/0. |
|---|---|---|---|
| — | — | — | — |
| Orléans | 780,380 » | 170,817 | 28.0 |
| Nord | 707,503 » | 110,605 | 18.4 |
| Havre | 90,156 » | 9,699 | 12.0 |
| Strasbourg | 540,711 » | 65,192 | 13.7 |
| Bale | 66,141 » | 14,195 | 27.3 |
| Ouest | 128,662 » | 24,074 | 23.0 |
| Méditerranée | 187,057 » | 35,382 | 23.3 |
| Gd central | 161,350 » | 4,957 | 3.1 |
| St-Germain | 231,013 » | 64,280 | 38.5 |
| | | Diminutions. 1853. | |
| | | Totale | 0/0. |
| Lyon | 378,554 » | 7,992 | 2.0 |
| Rouen | 198,229 » | 5,189 | 2.5 |

# AVIS AUX ACTIONNAIRES.

## Opérations courantes.

### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Nord. — L'assemblée générale aura lieu le mercredi 24 mai 1854, à trois heures, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

Déposer, au moins, quarante actions, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez M. N. M. Rothschild et fils.

Midi. — L'assemblée générale aura lieu le 30 mai, à 3 heures, 48, rue de la Victoire.

Mines de la Loire. — L'assemblée est ajournée.

Houillères et Fonderies de l'Aveyron (forges de Decazeville). — Assemblée générale annuelle, le mardi 16 mai, à midi précis, dans les salons de Lemardelay, rue de Richelieu, 100.

### APPELS DE FONDS.

Chemins de l'Est. — Appel de 150 fr. sur les actions nouvelles créées à la suite de la concession du 17 août 1853. Versements à la caisse de la Compagnie du chemin de l'Est, rue de Strasbourg, du 5 au 15 mai prochain, de dix heures à trois heures. Imputation de 2 fr. pour intérêts de 6 mois échus. A partir du 5 mai, les actions provisoires nominatives, libérées de 250 fr., seront échangées contre des titres au porteur. Dès le 15 mai, ces titres seront seuls admis à la négociation. Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Le Crédit mobilier se charge d'opérer le versement.

L'avance se fera jusqu'au 1er novembre à 4 0/0 d'intérêt. Les personnes qui voudront retirer leurs titres avant le 1er novembre, devront bonifier à la Société du Crédit mobilier une commission de 1/2 0/0 sur la somme avancée. S'adresser, pour le dépôt des titres, 16, place Vendôme, de 10 à 4 heures, à partir du 5 mai.

Lyon. — *Appel de 100 fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû à partir du 1er juillet, pour tous les versements non effectués dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêt compris), sera déduit de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

A partir du 1er mai prochain, on pourra se libérer de ce versement, et, dans ce cas, l'escompte sera bonifié au taux de 4 0/0 l'an, sur la somme de 68 fr. 75 c. versée ; les versements se font rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

Ouest. — Quatrième et dernier versement de 250 fr., à dater du 15 avril, sur les obligations émises le 16 juillet 1853.

L'intérêt à raison de 5 0/0 sera dû depuis ce jour sur les versements non effectués avant le 1er mai.

La caisse est ouverte de 10 à 3 heures, à la gare, rue Saint-Lazare.

Centaal Suisse. — Versement de 50 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18.

Crédit foncier de France. — Les porteurs de promesses d'obligations foncières, qui ont réduit leurs engagements à des coupures de 500 fr., peuvent effectuer jusqu'au 8 mai prochain le second versement de 100 fr.

L'intérêt de 4 fr. 50, par titre libéré de 300 f., sera déduit de ce versement ; en conséquence, les porteurs n'auront à acquitter que 95 fr. 50.

On peut se présenter au siége de la Société, rue Taitbout, 57, de 11 à 3 heures.

MM. Falkenhagen et Ce, 26, rue Basse-du-Rempart, continueront l'avance du versement de 100 francs aux conditions premières.

### PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 32 fr. 10 c.

Est. — Actions anciennes, 30 fr. 30.

Lyon. — Quatrième coupon des obligations.

A partir du 1er juillet, on paiera le dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris) à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence.

Est. — (Voir aux échanges de titres.)

Digitized by Google

ROUEN AU HAVRE. — 12 fr. par action.

OUEST. — 16 fr. par action.

ST-GERMAIN. — Dividende de 20 fr.

MÉDITERRANÉE. — Emprunt de 60 millions 5 0/0. 12 fr. 50. — 16 fr. par action.

Le paiement des intérêts et du dividende devant être constaté par une estampille apposée sur le titre, il n'y a pas lieu à détachement de coupon, et la présentation de l'action est indispensable.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Intérêt de 5 0/0.

MINES DE LA LOIRE. — Dividende de 22 fr.

VIEILLE-MONTAGNE. — 20 fr. par dixième à partir du 10 mai.

ANVERS A GAND. — 13 fr.

CRÉDIT FONCIER. — 5 fr. par action.

GLACES DE MONTLUÇON. — 5 fr. par action de la première catégorie, et 1 fr. 90 par action de la deuxième catégorie.

MINES DE STOLBERG. — Dividende provisoire de 50 fr.

### ÉCHANGE DE TITRES.

EST. — Les titres nominatifs des actions nouvelles sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

A partir du 1er juin prochain, échange des actions de Strasbourg à Bâle contre des obligations de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations. On paiera en même temps à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c., dividende de 1853, et à chaque obligation donnée en échange 12 fr. 50 c., montant des intérêts échéant le 1er juin.

Paiement place de Strasbourg, à la Compagnie.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

CENTRAL SUISSE. — Voir dans le corps du journal ce qui concerne l'échange de titres.

### AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Le 4 mai, à 3 heures, à la Compagnie, tirage au sort de 56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852, 15 obligations de l'émission de 1853 (rachat du chemin de Gray) et 8 de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis aura lieu à la caisse de la Société à partir du 1er juin prochain.

GRAND-CENTRAL. — Tirage du 9 mai courant :

1° MM. les porteurs des deux actions de capital nos 306 et 1,690 de la Compagnie du chemin de Saint-Etienne à Lyon, sont prévenus qu'il est attribué, savoir :

A l'action n° 306, 25 obligations de 625 fr., 1re *série*, numérotées de 95,172 à 95,196;

A l'action n° 1,690, 25 obligations de 625 fr., 1re *série*, numérotées de 95,272 à 95,296.

MM les actionnaires de la même Compagnie, porteurs de *titres provisoires* de fractions, non encore échangés contre des obligations, sont également prévenus que les 53 obligations du n° 65,320 au n° 95,372, attribuées aux fractions, resteront, pour cette fois, en dehors des chances du tirage.

2° MM. les porteurs des actions n° 2,401 à 2,500, nos 2,656 — 2,686 — 2,705 — 2,825 — 2,856 — 2,936 — 2,946 — 2,998 — 3,481 — 3,570, de la Compagnie du chemin de Saint-Etienne à la Loire, sont prévenus qu'il leur est attribué, dans l'ordre ci-dessus, les obligations de 625 fr., 1re *série*, numérotées de 102,395 à 102,614, et à raison de deux obligations par ancienne action.

3° MM. les porteurs des 245 actions non échangées de la Compagnie du chemin d'Andrezieux à Roanne, sont prévenus qu'il leur est attribué, dans l'ordre d'inscription des actions sur les livres à souche de ladite Compagnie, un pareil nombre d'obligations de 500 fr., 2e *série*, de la Compagnie des chemins de jonction, numérotées de 11,324 à 11,568.

OUEST. — *Obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles rive droite.* Tirage, le 17 mai courant, à une heure, des obligations à amortir sur les emprunts de 1839 et 1843 de la Compagnie de Versailles, rive droite, et sur les emprunts des 7 mai, 27 août 1852 et 17 juillet 1853 de la Compagnie de l'Ouest.

Les remboursements seront effectués à la caisse de l'Ouest aux époques que voici :

Emprunt 1839, rive droite, 1er juillet 1854; de 1843, le 1er janvier 1855, du 7 mai 1852, Ouest, du 27 août 1852, du 17 juillet 1853, 1er juillet 1854.

C. DEVINA.

## JURISPRUDENCE.

### COUR DE CASSATION. — CH. CRIMINELLE.

Présidence de M. LAPLAGNE-BARRIS.

**COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER — COMPOSITION DES TRAINS. — MANQUE DE PLACES. — CONTRAVENTION.**

*Les Compagnies de chemin de fer sont tenues de mettre dans chaque convoi ordinaire de voyageurs, un nombre suffisant de voitures de chaque classe pour assurer aux voyageurs des moyens certains de transport dans les voitures de la classe de leur choix.*

*Ainsi, il y a contravention à l'art. 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, par la Compagnie du chemin de fer qui, ayant délivré à un voyageur une place de première classe, n'a pu, faute du nombre suffisant de voitures de cette classe, le placer dans une voiture de la classe pour laquelle il lui avait été délivré un billet.*

*Rejet du pourvoi en cassation formé par M. Edmond Audibert, directeur de l'exploitation du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, contre l'arrêt de la Cour impériale d'Aix, le 21 janvier 1854.*

TEXTE DE L'ARRÊT.

« Ouï M. Victor Foucher, conseiller, en son rapport; Me Béchard, avocat, en ses observations, et Me Bresson, avocat général, en ses conclusions;

» Vu les articles 17 et 18 de l'ordonnance du 15 novembre 1846;

» Attendu qu'aux termes de l'article 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, tout convoi ordinaire de voyageurs doit contenir en nombre suffisant des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation du ministre des travaux publics;

» Attendu que de cette disposition résulte une obligation générale imposée aux compagnies de chemin de fer pour assurer aux voyageurs des moyens certains de transport dans les voitures de la classe de leur choix, à toutes les heures de départ, non-seulement à la station du départ, mais aussi à chacune des stations que les convois doivent desservir;

» Attendu qu'en dehors de l'autorisation du ministre dont parle l'art. 17 ci-dessus rappelé, l'ordonnance n'admet d'autre exception à cette obligation que la fixation du maximum de voitures pouvant composer un convoi;

» Attendu qu'en ne saurait dire avec le demandeur en cassation que l'expression *suffisant* qui se lit dans l'art. 17 doit être entendu en ce sens qu'il suffit pour avoir accompli l'obligation de la loi, que l'administration du chemin de fer ait organisé le service de manière à répondre aux besoins présumés du parcours, sans qu'on puisse lui imputer à faute l'erreur involontaire qu'elle aurait pu commettre dans sa combinaison, puisque ce serait faire dépendre l'exécution de la loi du libre arbitre des compagnies;

» Attendu que dès l'instant où il est constaté, sans qu'on puisse arguer d'une autorisation du ministre des travaux publics pour la composition des voitures constituant le train, ou de ce que le train avait atteint son maximum des voitures, ou encore d'un cas de force majeure, c'est-à-dire d'un événement ou d'un accident impossible à prévoir, que des voyageurs n'ont pu trouver place dans un convoi et dans une voiture de la classe pour laquelle il leur avait été délivré un billet, il y a contravention aux dispositions de l'art. 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846;

» Et attendu que l'arrêt constate en fait que le train n° 7 du chemin de fer d'Avignon à Marseille ne contenait pas, le 18 novembre 1853, des voitures de 1re classe en nombre suffisant pour qu'une personne pût trouver à la station de Tarascon à se placer dans une voiture de cette classe pour laquelle elle avait pris et payé un billet;

» Attendu que cet arrêt constate également que l'administration du chemin de fer ne justifie ni de la force majeure, ni de ce qu'il y avait pour le train une autorisation du ministre des travaux publics, ni de ce que le convoi avait atteint son maximum de voitures;

» Attendu que, dans ces circonstances, l'arrêt, en déclarant Audibert coupable de contravention aux dispositions de l'art. 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, et en prononçant contre lui les peines portées par l'art. 21 de la loi du 15 juillet 1845, a sainement interprété ces dispositions et en a fait une juste application;

» Rejette. — 21 avril 1854. »

L'arrêt que nous venons de reproduire décide que les Compagnies de chemins de fer sont tenues, d'une manière absolue, « d'assurer aux » voyageurs des moyens certains de transport » dans les voitures de la classe de leur choix et » à toutes les heures de départ, non-seulement » à la station de départ, mais aussi à chaque » station que les convois doivent desservir. »

En dehors de la force majeure, la Cour n'admet que deux exceptions à cette obligation :

L'autorisation spéciale du ministre des travaux publics ou la composition des trains ayant atteint le maximum de 24 voitures.

L'interprétation que la Cour de cassation a cru devoir donner à l'art. 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, nous paraît de nature à devenir la source des plus graves difficultés pour l'exploitation des chemins de fer, et sur-

Digitized by Google

tout pour les lignes qui desservent la banlieue de Paris.

L'art. 17 de l'ordonnance est ainsi conçu :

« Tout convoi ordinaire de voyageurs devra » contenir, en nombre suffisant, des voitures » de chaque classe, à moins d'une autorisation » spéciale du ministre des travaux publics. »

Il avait paru, jusqu'à ce moment, que cette disposition avait surtout pour objet de protéger le public contre l'intérêt que pouvaient avoir les Compagnies à n'admettre dans les trains qu'un nombre insuffisant de voitures de troisième classe. C'est dans ce sens que l'art. 17 avait été interprété et appliqué jusqu'à ce jour; et, en fait, il n'a été jusqu'ici demandé ni accordé d'exception à cette règle générale que pour la composition des trains *express*, lesquels, à raison de leur vitesse exceptionnelle et du surcroît de frais qui en résulte, se composent exclusivement de voitures de première classe.

D'autre part, l'art. 18, qui règle la composition des trains, porte que « les trains de voya- » geurs ne pourront se composer de plus de » vingt-quatre voitures à quatre roues. » Au delà de ce nombre, le législateur considère qu'il y a abus de la part des Compagnies, et péril pour les voyageurs.

En décidant que les Compagnies ne pourront échapper aux contraventions pour insuffisance de places, qu'à la condition d'atteindre le maximum de 24 voitures, l'arrêt de la Cour de cassation place donc les Compagnies dans la nécessité d'atteindre ce maximum à chaque convoi.

Or, est-ce bien là la pensée et le but du rédacteur de l'ordonnance? Nous lisons dans le rapport qui sert d'exposé des motifs à l'ordonnance : « Que, si la Compagnie exploitante, pour » diminuer le nombre de ses convois, compo- » sait ses trains de manière à se rapprocher » trop souvent de cette limite extrême, l'ad » ministration y verrait la preuve que l'organi- » sation du service ne satisfait pas aux besoins » de la circulation, et elle userait du droit que » le règlement lui donne de modifier, dans le » double intérêt de la sécurité et d'une bonne » exploitation, les mesures adoptées par les » Compagnies. »

Si la Cour de cassation a interprété dans son véritable sens la disposition de l'art. 17, les compagnies se trouvent dès lors dans l'alternative suivante : toutes les fois que les convois seront composés de moins de 24 voitures, les compagnies seront exposées à des contraventions pour manque de place à une quelconque des stations desservies par le chemin de fer. Dans le cas, où pour se mettre à l'abri de ce danger, les compagnies adopteraient cette limite comme règle de leur exploitation, il serait du devoir de l'administration de s'y opposer, *dans le double intérêt de la sécurité et d'une bonne exploitation.*

Il y a là une contradiction que nous ne nous chargeons pas d'expliquer, et qui deviendrait certainement la source des plus graves conflits, si la sagesse de l'administration ne s'empressait pas de les prévenir en remaniant l'ordonnance de manière à concilier les nécessités de l'exploitation avec les justes exigences du public.

Une sorte d'enquête a lieu en ce moment, par ordre du ministre, sur les diverses parties de l'exploitation des chemins de fer; c'est là une occasion toute naturelle de revoir les termes de l'ancien règlement.

AD. BLAISE (des Vosges).

## Chemin de fer de Lyon à Genève.

### RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

*Objet de la convocation.*

Messieurs,

Vous êtes convoqués en assemblée générale, aux termes de l'art. 32 des statuts, pour prendre connaissance de la situation de notre Société, et spécialement pour entendre les comptes de l'exercice 1853, et les approuver s'il y a lieu.

Dans cette première réunion, nous commencerons par vous soumettre quelques renseignements généraux qui vous permettront d'apprécier la constitution de notre Compagnie, la valeur de l'entreprise et les premiers résultats de notre administration.

*Documents officiels relatifs à la concession et à la constitution de la Société anonyme.*

Nous avons fait réunir et imprimer, dans un même recueil, tous les documents officiels qui se rattachent à la constitution de notre entreprise.

Ces documents se composent :

Des conventions conclues et approuvées soit en France, soit en Suisse, pour la concession du chemin de fer de Lyon à Genève, avec embranchement sur Bourg et Mâcon ;

Du cahier des charges de la concession ;

Des statuts de la Société anonyme, qui a été régulièrement constituée par décret du 6 août 1853, en vertu des pouvoirs que chaque souscripteur d'actions avait conférés aux concessionnaires primitifs.

La publication de ce recueil, qui a été reproduite dans tous les journaux spéciaux, et qui, d'ailleurs, est à la disposition de chacun de vous au siége de la Société, nous dispense de toute autre explication sur les faits généraux antérieurs à notre gestion. Vous les apprécierez, comme nous, avec la satisfaction d'avoir contribué à une entreprise aussi utile au pays qu'avantageuse à ses actionnaires.

*Conseil d'administration.*

Le premier Conseil d'administration est composé ainsi qu'il est dit à l'art. 20 des statuts.

Parmi les membres du Conseil figurent, en vertu des conventions passées avec le gouvernement suisse, trois administrateurs résidant à Genève. C'était une conséquence nécessaire du caractère international de notre entreprise, et nous ne pouvons que nous féliciter de l'utile concours des trois collègues qui représentent si dignement à la Compagnie sur le territoire suisse.

Aux termes de l'art. 31 des statuts, vous aurez à fixer la valeur du jeton de présence. Nous vous proposerons de maintenir le chiffre de 20 fr., qui a été provisoirement adopté.

*Direction.*

En dehors de ses membres, le Conseil a désigné un directeur, résidant au siége de la Société, chargé de la gestion journalière de tous ses intérêts, tant à Paris que sur la ligne des travaux.

Ses fonctions embrassent toutes les parties de l'administration et s'exercent sous la surveillance immédiate du Conseil.

Elles ont été conférées à M. Auguste Jordan, ingénieur en chef des ponts et chaussées, que ses services distingués dans l'administration et l'habile direction des premières études de notre ligne, auxquelles il a présidé comme ingénieur en chef de l'État à Lyon, désignait au choix du Conseil.

*Installation et personnel de l'Administration centrale.*

Au début de notre entreprise, grâce à nos relations de bon voisinage et d'intérêt commun, nous avons conclu avec la Compagnie de la Méditerranée, pour le service de notre comptabilité, de notre caisse et de nos titres, un abonnement annuel, qui nous a permis de réduire considérablement les frais d'installation et le personnel de l'Administration centrale. Cette économie vous sera évidente, quand vous examinerez le chapitre des dépenses. Vous apprendrez également avec satisfaction que les frais antérieurs à la concession se réduisent à une somme extrêmement minime.

Aujourd'hui, les bureaux de l'administration centrale et de la direction se composent simplement :

D'un secrétaire du Conseil,
D'un chef de bureau,
D'un dessinateur,
De deux ou trois expéditionnaires.

*Personnel des travaux.*

Le personnel des travaux proprement dit comprend actuellement :

Un ingénieur en chef résidant à Lyon ;

Quatre ingénieurs d'arrondissement, résidant à Lyon, Bourg, Seyssel et Genève.

Chacun de ces ingénieurs a sous ses ordres un certain nombre d'employés permanents et d'agents temporaires, proportionné aux besoins du service dans chaque arrondissement.

*Objet de l'entreprise.*

Comme vous le savez déjà, Messieurs, notre entreprise a pour objet de relier Paris, les ports de la Manche, ceux de l'Océan, avec Genève, le Piémont et l'Italie; Lyon et Marseille avec toute la Suisse et la Savoie. Le tracé que nous avons soumissionné et défendu, tracé qui a obtenu la préférence du Gouvernement, était le seul qui pût satisfaire à la fois aux avantages réunis de mettre :

Paris à 620 kil. de Genève et à 590 kil. de Chambéry ;

Lyon à 160 kil. de Genève et à 130 kil. de Chambéry ;

Marseille, enfin, à 510 kil. de Genève.

Le chemin à exécuter se compose d'une ligne principale de Lyon à Genève, et d'un embranchement d'Ambérieu à Mâcon, par Bourg. Il touche ainsi, par ses extrémités, à Lyon, à Genève, à Mâcon et à la Savoie. Il traverse le département de l'Ain, suivant deux diagonales qui sont destinées à absorber sur son territoire à peu près tout le trafic local et tout le transit de l'Est à l'Ouest, du Nord au Sud. Son développement est de 227 kilomètres, dont 42 sur le territoire suisse.

En jetant les yeux sur la carte que nous vous avons fait distribuer, vous reconnaîtrez, Messieurs, combien d'intérêts divers viennent se rattacher à l'exécution de cette ligne internationale.

A Lyon, elle est destinée à recevoir toutes les expéditions pour la Suisse, qui arriveront par la ligne de Lyon à la Méditerranée et par le Grand-Central, c'est-à-dire tous les produits et voyageurs du bassin de la Méditerranée, du Midi et du centre de la France, et principalement les houilles de Saint-Étienne et de Rive-de-Gier.

Digitized by Google

A Mâcon, elle recevra les provenances de l'ouest et du nord-ouest de la France, c'est-à-dire de Paris, de Nantes et des ports de la Manche, provenances qui lui sont, dès à présent, fournies par le chemin de Paris à Lyon, et qui, dans un avenir prochain, lui seront probablement amenées en plus grande abondance, soit par le chemin de Nevers à Châlon, soit mieux encore par celui de Nevers à Mâcon.

De Lyon à Bourg, sur 80 kilomètres, elle fait partie de la direction naturelle que parcourt le transit du Rhône au Rhin, et dont la ligne du Jura, récemment concédée à la Compagnie de Paris à Lyon, formera le complément; elle peut ainsi recevoir une portion importante non-seulement du transit de la Méditerranée à Mulhouse, mais encore des provenances du réseau de l'Est, qui aboutit à Dôle.

A Genève, elle sert de prolongement aux chemins qui traversent toute la Suisse et se relient, autour de Bâle et du lac de Constance, aux chemins allemands.

Enfin, à Culoz, elle approche de la ligne que le gouvernement piémontais se propose de construire jusqu'en Italie.

A l'époque où nous avons obtenu notre concession, nous avions espéré, Messieurs, que la jonction si naturelle de Culoz à Chambéry serait prochainement autorisée; notre espoir ne s'est pas encore réalisé. Jusqu'à ce jour, le gouvernement sarde a résisté au vœu que nous lui avions exprimé, et que le gouvernement français avait appuyé de sa haute influence.

Malgré la détermination prise par le gouvernement sarde, il nous paraît impossible qu'il ne consente pas à combler cette lacune, qui mettrait la ville d'Aix à 576 kilomètres de Paris, tandis que, par les lignes rivales projetées, et qui présentent tant de difficultés, cette distance serait de 616 kilomètres.

*Situation des projets.*

Les avant-projets qui ont servi de base à la concession, et qui avaient été dressés uniquement pour cet objet, étaient trop incomplets pour servir sans révision à la mise en train des travaux. Notre premier soin a donc été de faire procéder immédiatement, sur toute la ligne, à la rédaction des projets définitifs d'exécution. Malgré les rigueurs de l'hivor, qui ont entravé nos opérateurs, malgré les difficultés locales qui exigeaient sur plusieurs points des études comparatives longues et laborieuses, ce premier travail touche à son terme.

Ne regrettons pas, Messieurs, le temps écoulé avant le début des travaux : le temps et l'argent employés à la préparation d'un bon projet sont toujours largement compensés dans l'exécution

Aujourd'hui, les nouveaux projets sont approuvés ou soumis à l'approbation sur la moitié au moins de notre ligne; ils seront complétement terminés sur le reste du parcours, tant en France qu'en Suisse, avant la fin de mai, sauf la traversée de la ville de Lyon, qui exige le concours d'un grand nombre d'intérêts.

Ainsi, les 227 kilomètres de projet définitif auront été complétement terminés dans l'espace de dix mois au plus, y compris les chômages à imputer aux rigueurs de la mauvaise saison.

*Estimation des dépenses.*

Les dépenses d'exécution ont été évaluées par le Gouvernement, au moment de la concession, à 62,250,000 fr.

Dans cette estimation, on a supposé, conformément aux dispositions autorisées par le cahier des charges, que l'on ne poserait provisoirement qu'une seule voie de Lyon à Virieux-le-Grand, sur 90 kilomètres, et que, sur tout le reste du parcours, les terrains eux-mêmes ne seraient achetés et tous les travaux exécutés que pour un chemin à simple voie.

Avant l'achèvement complet de nos projets, et surtout avant la concession à forfait de tous les travaux, il ne serait pas prudent d'accuser un chiffre précis et invariable.

Cependant, la situation des études et celle des soumissions déposées nous autorisent déjà à déclarer que, dans nos prévisions, les dépenses de complot établissement n'atteindront pas le chiffre indiqué, et cela probablement sans nous imposer l'obligation de profiter de toutes les tolérances du cahier des charges, surtout de celles qui pourraient un jour devenir onéreuses pour l'exploitation

Ainsi, nous construisons immédiatement une double voie sur le tronçon commun de Lyon à Ambérieu. Sur le reste du parcours, on ajournera la pose de la deuxième voie; mais partout nous avons l'intention d'exécuter les terrassements et les travaux d'art pour un chemin à double voie. Les tolérances admises pour les rayons de courbes et les inclinaisons de rampes ne seront elles-mêmes mises à profit que dans les circonstances exceptionnelles, et, nulle part, elles ne seront poussées jusqu'à leurs dernières limites.

Le chiffre de 62,250,000 fr. étant admis comme un maximum de dépense, il est facile d'établir dès à présent la situation financière de l'entreprise.

| | |
|---|---|
| Nous avons : | |
| Un capital actions de | 40,000,000 fr. |
| Une subvention en France de | 15,000,000 |
| Une subvention en Suisse de | 2,000,000 |
| Total, | 57,000,000 |
| Nous aurions donc à émettre des obligations, *au maximum*, pour | 5,250,000 |
| Total pareil, | 62,250,000 |

Il est utile de rappeler que le cahier des charges reconnaît à la Compagnie la faculté de créer des obligations jusqu'à concurrence de 25 millions, et que la garantie de 3 0/0 accordée par l'État s'applique à un capital de 50 millions en actions ou en obligations, que nous n atteindrons dans aucun cas.

*Estimation des produits.*

L'aperçu des dépenses nous conduit naturellement à vous entretenir des produits.

Le nombre des voyageurs qui circulent de Paris et de Lyon à Genève tend chaque jour à augmenter dans une proportion considérable.

Les marchandises, que les difficultés de la route actuelle éloignent parfois de leur direction naturelle, sont également très-variées et très-nombreuses. Elles se composent :

A la montée, de grains, farines, métaux, vins, spiritueux, charbons, denrées coloniales, etc.;

A la descente, de bois de construction, planches, plâtre, fromages, métaux, tissus, bestiaux, etc.

Les charbons de Saint-Etienne et de Blanzy sont particulièrement destinés à fournir à la remonte un élément considérable de trafic. A Genève, la tonne de houille coûte aujourd'hui plus de 50 fr.; aussi, le canton est-il réduit à n'en consommer annuellement que 10,000 tonnes environ, à peine le dixième de ses besoins. L'exécution du chemin de Lyon à Genève réduira de plus de moitié le prix actuel de la houille.

Les relevés statistiques que nous avons fait faire tout récemment, et avec le plus grand soin, à l'effet de constater la circulation des voyageurs et des marchandises qui doivent affluer sur notre chemin, accusent aujourd'hui un produit brut de 5,398,812 fr., et cela, sans tenir compte :

1° Des modifications espérées dans le réseau sarde, qui n'admet pas, quant à présent, l'embranchement de Culoz à Chambéry, et qui comprend une ligne rivale de Chambéry à Genève;

2° De l'accroissement de circulation qui résultera nécessairement du complément de la ligne du Rhône au Rhin, déjà concédée;

3° Des éventualités favorables qu'amènera l'exécution du chemin projeté envers Nevers et la ligne de Lyon.

Ces considérations nous autorisent à dire, Messieurs, que ce produit est évidemment un minimum, qui ne peut qu'augmenter dans l'avenir.

D'ailleurs, l'expérience des faits accomplis sur tous les chemins en exploitation a démontré que les probabilités des statistiques les mieux raisonnées et les plus exactes ont toujours été dépassées dans une proportion considérable par l'affluence des voyageurs et des marchandises que détermine la création d'un chemin de fer.

Ce résultat se produira certainement sur le chemin de Lyon à Genève, non-seulement par les raisons générales qui ont été partout observées, mais par des raisons qui lui sont spéciales.

D'une part, il n'a aucune concurrence d'aucune nature à redouter dans son parcours principal de Lyon à Genève;

D'autre part, ainsi que nous l'avons déjà dit, il touche par ses deux extrémités françaises aux bassins houillers de Saint-Etienne et de Blanzy, qui livreront à la Suisse et à la Savoie des quantités de charbon considérables et toujours croissantes;

Enfin, il est appelé à recevoir les nombreux voyageurs qui, chaque année, se rendent en Suisse ou en Italie, et, par suite, il aura une proportion de voyageurs de 1re classe supérieure à celle qui est généralement admise.

En résumé, Messieurs, si de ce produit brut de 5,398,812 fr., qui représente un chiffre de 23,783 fr. par kilomètre, nous défalquons 45 0/0 pour frais d'exploitation, on obtient un produit net par kilomètre de 13,081 fr.; soit pour l'ensemble de la ligne 2,969,348 fr., ou en nombre rond 3 millions.

Le capital social étant de 45 millions, dont 40 en actions et 5 en obligations, on voit que, réserve faite de l'intérêt et de l'amortissement des obligations, les actions peuvent prétendre, au début de l'exploitation, à un intérêt annuel de 7 0/0, et cela, nous le répétons, en supposant le maximun des dépenses et le minimum des produits.

*Mode d'exécution des travaux. — Marchés à forfait.*

Nous avons dit, Messieurs, que la période des études et des projets approchait de son terme. Celle de l'exécution va s'ouvrir; nous pouvons même ajouter qu'elle est commencée, ainsi que vous en jugerez par l'exposé des marchés déjà conclus.

Le mode de construction à forfait, déjà admis dans plusieurs Compagnies, nous a paru préférable à tout autre, à la condition, bien entendu, que les marchés soient passés avec des entrepreneurs présentant toute garantie de solvabilité et de bonne exécution. Ce système a l'avantago de mettre la Compagnie à l'abri de toutes les erreurs et de tous les mécomptes. Nous

Digitized by Google

avons donc compris, dans les charges du forfait, toutes les chances de la construction, sauf l'acquisition de terrains dont nous traiterons directement. Les cahiers des charges ont d'ailleurs été rédigés avec les plus sévères précautions contre la mauvaise exécution ou les économies nuisibles à la durée des ouvages.

Déjà plusieurs sociétés d'entrepreneurs nous ont offert de soumissionner tous ou partie de nos travaux.

Les circonstances politiques et financières qui pèsent sur l'industrie depuis plusieurs mois ont dû nous imposer une prudente réserve dans les engagements à contracter. Il fallait prévoir qu'il pouvait devenir convenable de différer les appels de fonds.

Pour cette raison, et sous réserve d'augmenter le développement de nos ateliers dès que les circonstances deviendraient meilleures, nous avons traité seulement :

1° Pour la partie comprise entre la sortie de Lyon et la ville de Bourg, sur une longueur de 75 kilomètres ;

2° Pour l'exécution d'un tunnel de 3,920 mètres de longueur sous la montagne du Credo.

Vous comprenez, Messieurs, pourquoi nous avons choisi de préférence ces deux portions de notre ligne pour la mise en train des travaux.

La partie comprise entre Lyon et Bourg sera certainement la plus productive, surtout avant l'achèvement complet du réseau. Il fallait donc l'attaquer sans retard. Aux termes de notre marché, elle doit être livrée à la circulation le 1er juillet 1855.

Le tunnel du Credo résume la majeure partie des difficultés que nous rencontrons aux environs de Bellegarde.

A partir du viaduc de la Valserine, dans la direction du fort l'Ecluse, deux tracés étaient en présence : l'un, se développant tantôt à ciel ouvert, tantôt en tunnel, sur les versants escarpés et tourmentés de la rive droite du Rhône ; l'autre, complément souterrain, établi sous le Credo, dernier gradin de la chaîne du Jura. Le premier présentait un parcours plus long de 3 kilomètres au moins, des courbes raides, des rampes fortes ; mais son plus grand inconvénient était de n'offrir aucune sécurité pour la stabilité des ouvrages et l'avenir de l'exploitation, par suite de la nature des terrains supérieurs et inférieurs, qui menacent de s'ébouler à la moindre perturbation d'équilibre, et qui n'ont pas encore permis d'établir solidement dans cette localité une route ordinaire. Le second est d'une exécution plus longue, plus dispendieuse, malgré son moindre parcours ; mais il nous met, pour le présent et pour l'avenir, à l'abri de tous les inconvénients et de tous les dangers de la première solution. Il n'était donc pas permis d'hésiter sur le choix à faire.

La construction de ce tunnel est une œuvre de longue haleine, qui exigera environ trois ans et demi de travail, c'est-à-dire un délai plus que suffisant pour l'achèvement de toute la ligne ; il importait de l'entreprendre immédiatement, afin de ne pas retarder l'ouverture de l'exploitation.

Ces deux entreprises ont été concédées : la première, c'est-à-dire les 75 kilomètres de Lyon à Bourg, montant à 5,775,000 fr. environ, à MM. Fox et Henderson, de Londres ; la deuxième, c'est-à-dire le percement du tunnel du Credo, montant à 7,252,000 fr. environ, à MM. Parent, Schaken, Brassey et Buddicom.

Disons en passant, Messieurs, que les prix de ces deux forfaits s'accordent avec les estimations de nos ingénieurs. Ce début ajoute à la confiance, déjà exprimée, que les dépenses totales n'atteindront pas dans leur ensemble le chiffre précédemment indiqué.

Pour compléter l'exposé des travaux en cours d'exécution, nous devons encore mentionner les ateliers de terrassements ouverts depuis la fin de janvier sur le territoire suisse, avant l'époque indiquée par nos conventions pour le commencement de ces travaux. L'inauguration en a été faite avec le concours bienveillant du gouvernement de Genève.

*Marché pour fournitures diverses de la voie et du matériel roulant.*

Les marchés pour travaux, dont nous venons de parler, ne sont pas les seuls que nous ayons conclus jusqu'à ce jour.

Vous savez, Messieurs, combien, depuis quelque temps, les usines sont surchargées de commandes. Il importait donc de songer, dès le début, à assurer la fourniture en temps utile des matériaux de la voie et d'une portion du matériel roulant.

En conséquence, nous avons traité :

1° Avec les usines de Fourchambault, du Creuzot, de Terre-Noire, de l'Horme et de Vienne, pour 24,000 tonnes de rails, quantité suffisante pour assurer l'ouverture de notre ligne dans les conditions adoptées pour sa construction ;

2° Avec les mêmes usines, pour les coussinets et chevillettes nécessaires à la pose des 24,000 tonnes de rails ;

3° Pour la fourniture des traverses dans les mêmes proportions ;

4° Avec les ateliers de Mulhouse, pour 12 locomotives ;

5° Avec ceux d'Oullins, près de Lyon, pour 12 tenders ;

6° Avec les mêmes usines, pour 400 paires de roues montées ;

7° Avec les ateliers de MM. Frossard, à Lyon, pour une première fourniture de 32 voitures de voyageurs et de 92 wagons de diverses espèces, représentant à peu près le cinquième de la quantité nécessaire à la totalité de notre exploitation.

Ces divers marchés donnent les résultats suivants pour chiffres respectifs de dépense :

| | |
|---|---|
| Rails, | 7,325,000 |
| Coussinets, | 1,137,200 |
| Chevillettes, | 240,400 |
| Traverses, | 1,584,000 |
| Locomotives, | 659,000 |
| Tenders, | 153,000 |
| Roues montées, | 244,000 |
| Voitures et wagons, | 450,000 |
| Total, | 12,192,600 |

Si les livraisons de ces diverses fournitures sont faites régulièrement aux époques prescrites par les cahiers des charges, la dépense de 12,192,600 fr. doit être répartie, ainsi qu'il suit, entre les années 1854, 1855 et 1856 :

| | |
|---|---|
| En 1854, | 3,540,000 |
| En 1855, | 6,027,000 |
| En 1856, | 2,625,000 |
| Total pareil, | 12,192,600 |

*Comptes de l'exercice 1853.*

Nous allons maintenant, Messieurs, mettre sous vos yeux le compte général des recettes et des dépenses de l'exercice précédent, depuis la concession de notre entreprise.

Le tableau suivant est un extrait, sous forme simple, des écritures de notre grand-livre :

COMPTE GÉNÉRAL AU 31 DÉCEMBRE 1853.

RECETTES DE L'EXERCICE 1853.

| | | |
|---|---|---|
| Versements appelés (200 fr. par action sur 80,000 actions), | | 16,000,000 » |
| Produit des placements de fonds, | 204,877 20 | |
| Intérêts réalisés ou à réaliser sur les versements en retard, | 40,540 89 | |
| | 245,418 09 | 245,418 09 |
| Total des recettes de l'exercice 1853, | | 16,245,418 09 |
| En déduisant le total des dépenses ci-contre arrêtées au 31 décembre 1853, | | 642,175 43 |
| Il reste au 31 décembre 1853, pour excédant des recettes sur les dépenses, | | 15,603,242 66 |

*Emploi des fonds non dépensés au 31 décembre 1853.*

| | | |
|---|---|---|
| Cautionnement, à Paris. | 2,001,290 » | |
| Cautionnement, à Genève, | 150,000 » | |
| | 2,151,290 » | 2,151,290 » |
| Contribution au Sous-Comptoir des chemins de fer, | | 68,638 » |
| Portefeuille : effets publics. — Bons du Trésor, déduction faite des intérêts non échus, | | 12,556,000 35 |
| Débiteurs divers, 1,206,678 39 | | |
| Créditeurs divers, 379,964 08 | | |
| Différence, | 826,713 31 | 826,714 31 |
| Somme égale, | | 15,603,242 66 |

DEPENSES DE L'EXERCICE 1853.

*Frais généraux de la Société.*

| | | |
|---|---|---|
| Personnel de l'administration centrale, | 25,677 54 | |
| Service des fonds, commissions de banque, etc., | 4,382 11 | |
| Création et mouvement des actions, | 6,683 68 | |
| Jetons de présence, | 11,400 » | |
| Insertions, publicité, abonnements, | 1,096 » | |
| Loyers et entretien des bureaux, y compris l'indemnité donnée au précédent locataire, | 26,273 36 | |
| Mobilier de l'administration centrale, | 18,741 70 | |
| Dépenses diverses, | 7,457 94 | |
| Agents du gouvernement (contrôle des travaux), | 2,000 » | |
| Frais de bureaux, y compris l'abonnement avec la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, | 21,779 49 | |
| Frais relatifs à la constitution de la Compagnie, | 5,568 04 | |
| | 134,122 83 | 134,122 83 |

Digitized by Google

*Personnel des travaux.*

| | | |
|---|---|---|
| Personnel des ingénieurs, | 36,499 98 | |
| Personnel des conducteurs, | 46,106 19 | |
| Personnel temporaire, | 8,615 54 | |
| Frais de déplacements extraordinaires, — indemnités de première installation, | 11,735 85 | |
| | 102,957 56 | 102,957 56 |

*Dépenses diverses pour la rédaction des projets.*

| | | |
|---|---|---|
| Frais de bureaux, | 5,684 54 | |
| Rôles de journées, | 21,576 69 | |
| Dépenses diverses, | 2,329 78 | |
| Levés de plans, | 1,500 » | |
| Achats d'objets mobiliers et d'instruments, | 14,636 62 | |
| | 45,718 63 | 45,718 63 |
| Avances aux régisseurs pour dépenses faites avant le 31 décembre 1853, | | 12,376 41 |
| Total, | | 292,176 43 |
| Arrégages des intérêts du fonds social, | | 320,000 » |
| Total des dépenses de l'exercice 1853, | | 612,176 43 |

Les comptes que vous venez d'entendre présentent, en résumé, Messieurs, les résultats suivants :

1° En 1853, au 31 décembre, le montant de nos recettes s'est élevé à 16,215,418 09

2° Durant le même exercice, le montant des dépenses s'est élevé à 612,176 43

Savoir :

| | | |
|---|---|---|
| Frais généraux de la Société, | 131,122 83 | |
| Service des études et des travaux, | 161,052 60 | |
| Intérêts aux actionnaires (art. 6 des statuts), | 320,000 » | |
| | 612,176 43 | |

3° Au 31 décembre 1853, l'excédant des recettes sur les dépenses était de 15,603,242 66

*Tableau comparatif des ressources et des dépenses engagées pour 1854.*

Pour vous éclairer complétement sur notre situation, et vous faire apprécier, Messieurs, toute la prudence que nous avons dû apporter à la gestion des intérêts de la Compagnie, en face des circonstances politiques que nous pouvons avoir à traverser, il nous reste à vous présenter un tableau comparatif de nos ressources pour 1854 et des engagements de toute nature contractés jusqu'à ce jour pour cette même année.

Il résulte du compte général précédemment détaillé, que notre solde créditeur, au 1er janvier 1854, était de 15,603,242 66

Dont il faut déduire les sommes engagées non disponibles, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| Cautionnement en France, | 2,001,290 | |
| Cautionnement à Genève, | 150,000 | |
| Sous-Comptoir des chemins de fer, | 68,638 | |
| | 2,219,928 | 2,219,928 » |

Reste pour le montant de nos ressources disponibles au 1er janvier 1854, 13,383,314 66

Voici maintenant l'état de toutes les dépenses engagées pour l'année 1854 :

| | | |
|---|---|---|
| Dépenses de l'administration centrale; service des études et travaux. (Ensemble), | 480,000 | |
| Intérêts à payer aux actionnaires sur 16 millions, déduction faite du produit présumé des placements de fonds, | 250,000 | |
| A-comptes à payer en 1854 sur les marchés de rails, coussinets, chevillettes, traverses, locomotives, tenders, roues, essieux, matériel roulant, | 3,340,000 | |
| A-comptes à payer sur le marché Fox et Henderson pour la construction de Vassieu à Bourg, | 3,000,000 | |
| Acquisitions de terrains, et travaux accessoires réservés à la Compagnie, | 1,000,000 | |
| A-comptes à payer pour le percement du Credo, | 2,000,000 | |
| | 10,270,000 | 10,270,000 » |

Resterait encore disponible au 31 décembre 1854, 3,113,314 66

Ainsi, Messieurs, sans aucun nouvel appel de fonds, nous serons en mesure de faire face, pour l'année 1854, à tous les engagements et marchés contractés.

Cependant, nous ne perdons de vue ni l'impatience avec laquelle les contrées traversées par notre ligne aspirent à son achèvement, ni la convenance pour vos intérêts d'ouvrir le plus tôt possible la période de l'exploitation. Si les circonstances nous déterminaient à faire, vers la fin de cette année, un appel de 50 fr., cette mesure (où vous trouveriez l'avantage de la conversion en titres au porteur de vos actions encore nominatives) nous fournirait les moyens de donner aux travaux un large développement. Disons de plus, qu'avec le montant de cet appel, et sans y rien ajouter, la Compagnie pourrait, au besoin, sans ralentir l'activité des entreprises déjà engagées, traverser toute la campagne de 1855.

*Résumé et conclusions.*

Les appréciations et les faits que nous venons de vous exposer sont de nature, nous l'espérons, à vous inspirer toute sécurité sur la conduite et la prospérité de notre entreprise.

Aujourd'hui notre constitution ne laisse plus rien à désirer. — Nous sommes pourvus d'un personnel complet et expérimenté. Nos projets peuvent être considérés comme terminés. L'exécution en est commencée sur plusieurs points ; elle est assurée partout dans un intervalle de trois ans et demi au plus, à partir de ce jour, c'est-à-dire vingt mois avant l'expiration du délai fixé par notre cahier des charges. — Toutes les commandes essentielles sont faites. — Dans quatorze mois nous aurons en exploitation, dans la partie la plus productive, 75 kilomètres de longueur, un tiers de notre parcours. Les dépenses calculées au maximum et les produits évalués au minimum assurent un bénéfice net qui dépasse nos prévisions primitives. — Les événements politiques qui nous décideraient à différer les appels de fonds pourraient bien modifier un peu le délai d'exécution, mais ils ne nous empêcheraient pas de satisfaire à tous nos engagements.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

Après la constitution du bureau et la lecture du rapport qui précède, les deux propositions à l'ordre du jour sont mises aux voix et adoptées à l'unanimité par l'assemblée générale, composée de 194 actionnaires, représentant 17,514 actions, donnant droit à 408 voix.

*Première résolution.*

L'assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration, vote l'approbation du rapport et des comptes de l'exercice 1853 qui y sont joints.

*Deuxième résolution.*

L'assemblée générale, conformément à la proposition du Conseil d'administration, fixe à 20 fr. la valeur du jeton de présence.

## Société générale du Crédit mobilier.

*Rapport présenté par le Conseil d'administration dans l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires, du 29 avril 1854.*

Présidence de M. I. Pereire.

Messieurs, nous attendions avec impatience l'époque marquée par nos statuts pour vous réunir en assemblée générale et vous rendre compte des opérations réalisées et des résultats obtenus pendant l'exercice qui vient de s'écouler : mais, avant d'entrer dans cet examen, nous croyons nécessaire d'exposer devant vous la pensée qui a présidé à la fondation de notre Société, de vous faire connaître clairement le but que nous nous sommes proposé, et, après avoir développé notre programme tout entier, de vous dire simplement les parties de ce programme que nous avons pu réaliser, et celles que nous avons cru devoir ajourner.

La pensée du Crédit mobilier est née de l'insuffisance des moyens de crédits offerts à l'organisation des grandes affaires du pays, de l'isolement où étaient réduites les forces financières, de l'absence d'un centre assez puissant pour les relier entre elles.

Elle est née du besoin d'amener sur le marché le concours régulier de capitaux nouveaux destinés à aider au développement du crédit public et du crédit industriel ;

Elle est née de l'exagération des conditions auxquelles se faisaient les prêts sur les fonds publics et des difficultés qui en naissaient pour le classement définitif des meilleures valeurs ;

Elle est née encore du besoin de centraliser le mouvement financier et administratif des grandes Compagnies, et notamment des Compagnies de chemins de fer ; d'utiliser ainsi, au plus grand avantage de toutes, les capitaux

Digitized by Google

dont chacune dispose successivement, de manière à ménager les ressources communes, aussi bien au profit des Compagnies qu'à celui de leurs nombreux actionnaires ;

Elle est née, enfin, de la nécessité d'introduire dans la circulation un nouvel agent, une nouvelle monnaie fiduciaire, portant avec elle son intérêt de chaque jour, et faisant fructifier les épargnes les plus humbles, aussi bien que les capitaux les plus considérables.

Créer une telle institution, c'était donner à l'industrie et au crédit public le plus puissant encouragement, c'était mettre à leur disposition l'instrument le plus propre à leur fournir à bon marché les capitaux nécessaires à leur développement.

Si l'on veut se rendre compte des fonctions de la Société générale, il faut l'envisager sous plusieurs aspects.

Elle est à la fois :

1° Société commanditaire de l'industrie ;

2° Société financière ;

3° Banque de placement, de prêt et d'emprunt ;

4° Banque d'émission.

Elle joue, à l'égard des valeurs représentant le *capital* de l'industrie, un rôle analogue aux fonctions que remplissent les banques d'escompte pour les valeurs représentant ce que l'on appelle le *fonds de roulement*.

Elle réalise, sous ce rapport, une pensée qui, par des motifs politiques, n'avait pu se faire jour, il y a trente ans, sous le titre de Société commanditaire de l'industrie.

Le premier devoir de notre Société est de travailler au développement de l'industrie nationale, de faciliter la formation des grandes entreprises qui, livrées à elles-mêmes, ont généralement tant de peine à se constituer. Sa mission, sous ce rapport, sera d'autant plus facile qu'elle dispose de nombreux moyens d'information et d'examen qui manquent aux particuliers pour apprécier sainement la valeur intrinsèque ou l'opportunité des affaires qui leur sont présentées.

Dans les temps prospères, elle doit être un guide pour les capitaux empressés de trouver un emploi productif ; dans les moments difficiles, elle peut offrir des ressources précieuses pour maintenir le travail et modérer les crises qui sont le résultat d'un brusque resserrement des capitaux.

Le soin qu'elle aura de ne s'engager dans chacune des affaires auxquelles elle ne prendra part qu'avec une sage réserve, dans des proportions et pour un temps limités, lui permettra de multiplier son action, de féconder en peu de temps un grand nombre d'entreprises, et de diminuer les risques de son concours par la multiplicité des commandites partielles.

Mais notre Société ne se borne pas à patronner des entreprises nouvelles ; elle s'intéresse aux affaires déjà fondées par l'acquisition de leurs actions, ou par la souscription des obligations qu'elles émettent, s'attachant de préférence aux entreprises qui présentent au plus haut degré un caractère d'utilité publique ; c'est ainsi qu'elle a trouvé, dès les premiers jours de son existence, une base d'opérations immédiate et sûre.

La mission de la Société générale du Crédit mobilier n'est point seulement d'engager directement tant ses propres capitaux que ceux de sa clientèle dans les principales entreprises d'utilité générale, elle doit, de plus, prêter, soit à ces entreprises, soit au Gouvernement lui-même, le concours de ses ressources et de son crédit pour faciliter la réalisation de leurs emprunts, et mettre ainsi au service des grandes opérations du pays les bienfaits d'une systématisation et d'une concurrence dont le besoin était généralement reconnu.

La Société du Crédit mobilier est une institution semblable à celle du Crédit foncier.

L'une prête sur immeubles par voie d'hypothèque, au moyen de son capital d'abord, puis à l'aide des fonds que lui procurent les obligations qu'elle est autorisée à émettre pour une somme égale à celle des prêts effectués.

L'autre place ou prête sur valeurs mobilières et industrielles, au moyen de son capital d'abord, puis à l'aide des fonds que lui procurent les obligations qu'elle est autorisée à émettre pour une somme égale à celle de ses placements et du montant de ses dépôts en comptes courants.

La Société générale place ou prête d'un côté ce qu'elle emprunte de l'autre, jouant ainsi le rôle d'intermédiaire entre les capitalistes et l'industrie ; substituant son crédit, accru de toutes les forces qui tendent à s'agglomérer autour d'elle, au crédit de chaque entreprise isolée.

L'une des fonctions les plus importantes du Crédit mobilier consistera, lorsque le moment en sera venu, dans l'émission de ses obligations portant intérêt jour par jour.

Ces titres doivent participer à la fois du caractère du billet de banque et de celui de toutes les valeurs à intérêt fixe remboursables à courts termes ou amortissables à longue échéance, comme les rentes, les actions, les obligations.

Ils devront tout à la fois servir à mobiliser les effets dont ils seront la représentation exacte, et prendre par leur forme et par la facilité qu'ils offrent de régler chaque jour, d'un coup-d'œil, l'intérêt qui y est attaché, le caractère et le rôle de monnaie fiduciaire.

La création du billet de banque a été l'un des plus grands progrès, l'une des plus belles applications du crédit.

Ce billet est le complément indispensable du système monétaire ordinaire ; mais son utilité n'est pas seulement dans la facilité de transmission qu'il présente ; elle se produit surtout dans les moyens qu'il donne d'augmenter le capital nécessaire à la circulation des richesses d'un pays ; sous la direction intelligente et habile des établissements chargés d'en régler l'emploi, ce nouveau capital devient un instrument fécond, un levier puissant à l'aide duquel le taux de l'intérêt a pu être régularisé et réduit. Mais la quantité de ces effets, qui ne rapportent pas d'intérêt et qui sont remboursables à vue, se trouve nécessairement limitée à la fois par les besoins de la circulation, par les prescriptions formelles du législateur, comme en Angleterre, ou, comme en France, par la haute prudence de l'établissement chargé de les émettre.

A côté du billet de banque, il reste une place vacante que nos obligations sont appelées à remplir.

Le principe de ces obligations étant de n'être remboursables qu'à une époque correspondante à celle des effets qu'elles représentent dans notre portefeuille, et de porter intérêt au profit du détenteur, leur émission se trouve exempte de tout inconvénient, et doit avoir pour effet, d'une part, d'utiliser une masse considérable de fonds de caisse, de capitaux momentanément sans emploi, qui sont aujourd'hui perdus pour la communauté ; d'autre part, de fournir à tous un moyen de placement régulier et permanent.

Le bénéfice de notre établissement sur l'émission de ces obligations consistera dans une différence entre l'intérêt attaché à ces titres et celui auquel nous pourrons placer les sommes correspondantes à leur valeur.

Nos obligations seront de deux espèces : les unes, émises à courte échéance, devront correspondre à nos divers placements temporaires ; les autres, émises à des échéances éloignées, et remboursables par voie d'amortissement, correspondront aux placements de même nature que nous aurons faits, soit en rentes, soit en actions, soit en obligations de compagnies industrielles.

Suivant l'économie du système qui sert de base à notre Société, ces titres seront non-seulement *gagés* par une somme correspondante de valeurs acquises sous le contrôle du Gouvernement, et dont la réunion offrira, par l'application du principe de la mutualité, les avantages de la compensation et de la division des risques ; mais ils auront, de plus, la *garantie* d'un capital que nous avons élevé dans ce but à un chiffre considérable.

Divisées en coupures qui pourront se prêter à tous les besoins de la circulation, et portant avec elles le tableau du règlement, jour par jour, des intérêts dont elles sont productives, nos obligations présentent ainsi toute la sécurité et toutes les facilités désirables ; elles sont destinées à devenir, entre les mains du plus grand nombre, une véritable caisse d'épargne portative, et leur introduction dans la circulation aura surtout pour résultat de remplacer successivement des titres dont les revenus sont incertains, tels que les actions industrielles, par des titres d'un revenu fixe et assuré.

Ainsi, loin de surexciter la spéculation, comme l'ont pu croire ceux qui ont méconnu le principe, la nature et le but de notre institution, le résultat définitif de nos opérations sera d'offrir à toutes les fortunes les moyens et la facilité de réaliser sans péril des placements mobiliers à intérêt fixe.

Nos obligations à courte échéance seront celles qui feront principalement fonction de monnaie ; la Compagnie aura toujours les moyens d'en maintenir le niveau et d'éviter toute fluctuation provenant des variations de l'intérêt.

A côté de ces obligations pourront trouver place, en suivant la même série d'idées, d'autres obligations spéciales, ayant pour objet d'absorber : d'une part, les emprunts contractés par les communes et les départements ; d'autre part, les emprunts des diverses compagnies de chemins de fer ; ce qui permettrait de substituer ainsi une valeur uniforme à cette diversité de titres qui encombrent le marché, nuit aux transactions et fait peser sur l'ensemble une dépréciation d'autant plus regrettable qu'elle n'est point motivée.

Aujourd'hui, en effet, l'absence d'un centre commun où puisse se faire l'émission de ces emprunts ne laisse aux communes, par exemple, en dehors des facilités relativement peu considérables qui leur sont offertes par la caisse des consignations, que les ressources de leur propre localité, ressources restreintes et qu'elles ne peuvent se procurer qu'à un intérêt souvent fort élevé.

Les compagnies de chemins de fer ayant, pour la plupart, leur siége à Paris, se trouvent, sous certains rapports, dans une position meilleure que les communes pour l'émission de leurs emprunts ; les actionnaires de ces entreprises forment, en effet, une clientèle considérable, mais cette clientèle se partage et se divise autour de chaque Compagnie, en sorte que, pour toutes, le marché se trouve restreint, malgré son étendue apparente, et il arrive à un moment donné que, faute d'une concurrence

Digitized by Google

plus large, les obligations spéciales émises par les compagnies circulent avec peine, et que les entreprises les plus accréditées ne se procurent souvent qu'avec lenteur, ou à des conditions onéreuses, les ressources qui leur sont nécessaires.

A la difficulté fort grande pour le public d'apprécier le crédit particulier dont jouissent les compagnies, la diversité des titres émis par elles (titres différents par les coupures, l'amortissement et l'intérêt) ajoute de nouvelles causes d'incertitudes.

Ces inconvénients sont tels que la nécessité d'y remédier deviendra prochainement impérieuse.

Le Crédit mobilier pourrait établir, entre les dettes de toutes les grandes entreprises de chemins de fer, l'uniformité des titres, d'où naîtraient une solidarité intime, une centralisation dont les effets salutaires ne sauraient être méconnus.

Lorsque cette unité pourra se réaliser, lorsque la dette de la plus grande de nos industries sera ainsi constituée, l'extrême facilité avec laquelle pourront se négocier les titres de cette dette ouvrira une nouvelle source de crédit à toutes les entreprises d'utilité publique, et l'on pourra maintenir et développer sur la plus grande échelle cette distinction si préclouse des deux natures de titres, *actions* et *obligations*, qui seule a permis, dans ces derniers temps, de donner aux travaux publics une grande extension.

La Société de Crédit mobilier doit devenir, pour les compagnies de chemins de fer, ce que la caisse des consignations est aujourd'hui pour les communes; elle aura de plus sur la caisse des consignations l'avantage de pouvoir consacrer à cette entreprise non-seulement une portion de ses propres ressources, mais encore tous les fonds qu'elle pourra réunir quand son crédit aura pris de plus grandes proportions.

Il ne dépendra point de nous, Messieurs, que des relations de la nature de celles que nous venons d'indiquer ne s'établissent entre nous et les compagnies de chemins de fer. Ces grandes entreprises nous trouveront toujours disposés à nouer des liens que devra resserrer de plus en plus la communauté de nos intérêts.

Vous le voyez, Messieurs, l'œuvre entreprise par notre Société n'est pas l'œuvre d'un jour; les institutions de crédit ne peuvent éclore à volonté, il y faut le travail et la consécration du temps.

Les difficultés qu'a rencontrées, pendant quarante ans, l'établissement des succursales de la Banque de France sont un exemple frappant de la lenteur des meilleures institutions de crédit à pénétrer dans les habitudes des populations.

De 1800, année de la création de la Banque, à 1810, trois comptoirs seulement ont été établis, à Rouen, à Lyon et à Lille; tous les trois, quelques années après, ont été fermés pour défaut d'usage et d'utilité.

Ce n'est que vingt ans plus tard que le succès des premières banques départementales ramenait l'attention de la Banque sur l'utilité des succursales, et pendant dix ans, de 1836 à 1846, on la voit fonder quinze comptoirs, mais tous sur des places de deuxième et de troisième ordre, les grandes villes de commerce s'étant, chacune de son côté, dotées de banques particulières.

Il a fallu la crise de 1848 et la secousse financière donnée à cette époque au pays tout entier, pour amener, au grand avantage du commerce et de l'industrie, la fusion de la Banque de France et des Banques des départements, et l'établissement régulier des quinze succursales qui, outre les comptoirs, font aujourd'hui rayonner le crédit de la banque centrale dans toutes les directions du pays.

Dans cette même année de la fondation de la Banque, le chiffre de ses émissions en billets n'avait été d'abord que de 10,122,000 fr., et s'était successivement élevé à 22,906,000 fr., pour descendre, dans les mois suivants, à 18 millions environ; les comptes courants étaient montés de 1,974,000 fr. à 7,749,000 fr., pour retomber plus tard au-dessous de ce dernier chiffre.

Nous pourrions emprunter encore à l'histoire de la Banque de France un fait plus récent et qui doit être présent à la mémoire de chacun de vous : avant 1848, les billets émis par cet établissement n'avaient qu'une circulation locale très-restreinte, ils étaient à peine admis dans la banlieue de Paris. Aujourd'hui le billet de banque circule comme la monnaie dans nos plus petites communes.

Certes l'éducation économique et financière du pays est aujourd'hui beaucoup plus avancée; elle l'est surtout bien plus qu'en 1813 ou en 1817, lorsque la Banque en était réduite à fermer, faute d'affaires, ses comptoirs de Lyon, de Lille, de Rouen, et nous espérons bien parcourir avec plus de rapidité la carrière dans laquelle nos devanciers nous ont si honorablement précédés; mais, malgré la différence des époques, il ne faut pas se faire illusion sur la lenteur nécessaire avec laquelle toute création financière se fait accepter. Les exemples que nous venons de citer sont la meilleure preuve du temps que les institutions les plus utiles doivent mettre à gagner la faveur publique.

Nous venons d'exposer rapidement la pensée qui a présidé à la formation de la Société générale du Crédit mobilier, et de dérouler devant vous le programme que nous nous sommes tracé; il nous reste à examiner ce qui a été fait jusqu'ici pour en commencer la réalisation.

Notre premier soin devait être de réunir l'ensemble des ressources que les statuts mettent à la disposition de la Société; notre capital d'abord, dont le dernier versement a été appelé du 15 au 31 décembre dernier, enfin les fonds à provenir de l'émission de nos obligations et de l'ouverture de nos comptes courants.

Nous ne pouvions songer à émettre nos obligations à longue échéance avant d'avoir complété notre capital; il fallait que ces obligations puissent jouir de la double garantie que leur assurent nos statuts : l'existence du fonds social et la réalisation d'acquisitions faites sur une base assez large pour donner à nos placements l'importance et la stabilité nécessaires.

Quant aux obligations à courte échéance, une première série a été créée et mise en circulation; mais nos comptes courants avaient été ouverts à peu près à la même époque, et l'accroissement rapide de ces comptes nous a bientôt contraints à arrêter l'émission de nos obligations.

En effet, l'art. 8 de nos statuts pose à l'émission de ces obligations à courte échéance une limite qui, dès les premiers jours, s'est trouvée trop étroite; il établit que le montant cumulé des sommes reçues en compte courant et des obligations créées à moins d'un an de date ne pourra dépasser le double du capital réalisé; or, dès le mois de juin, le solde de nos comptes courants s'élevant à 60 millions, nous obligeait, pour rester dans les dispositions statutaires que nous venons de rappeler, à hâter notre deuxième appel de fonds.

Nous avons même été forcés, pour rentrer dans l'exacte observation de nos statuts, de retirer de la circulation une partie de ces obligations, en offrant aux porteurs de les escompter à un taux d'intérêt inférieur à celui auquel elles avaient été négociées.

Pour éviter le retour d'un pareil inconvénient, nous vous demanderons la modification de cet article.

Nous vous demanderons également la modification de l'art. 7, qui limite à quarante-cinq jours l'échéance la plus courte de nos obligations.

Cette limite de quarante-cinq jours laisserait en dehors de notre action des capitaux considérables qui, destinés à des placements en fonds publics, et ne trouvant pas à s'engager de manière à pouvoir se réaliser au moment nécessaire, demeurent sans emploi jusqu'au moment où ces placements peuvent se réaliser.

Ainsi, par exemple, il pourrait être très-désirable de créer un titre qui pût avoir pour échéance facultative l'époque même des liquidations, c'est-à-dire celle où se contractent et se renouvellent toutes les opérations de report, où s'opèrent toutes les compensations, de manière à ce que l'exigibilité de cet effet répondît exactement tout à la fois à nos convenances et à celles du détenteur.

A l'aide de ces obligations, on pourrait utiliser une masse considérable de fonds flottants qui fournirait, par leur réunion, un aliment constant aux prêts sur report. Ces obligations, qu'on pourrait appeler *obligations de liquidation*, ne tarderaient pas à circuler comme monnaie ordinaire spécialement destinée à solder les opérations sur fonds publics et valeurs de chemins de fer, et seraient sans doute acceptées par les agents de change pour le règlement des négociations dont ils sont les intermédiaires.

Pour obtenir ce résultat, il suffirait que les détenteurs de ces obligations eussent le droit de les présenter au visa de manière à ce que la Société pût, avant chaque liquidation, opérer ses rentrées ou régler les crédits qu'elle aurait à faire, d'après les remboursements demandés.

Un intérêt plus faible que celui dont jouiraient les autres obligations serait attaché à celles de cette catégorie et on préviendrait la trop grande extension.

Après vous avoir dit ce que nous avons fait pour réunir les ressources dont nous pouvions disposer, il nous reste à vous exposer sommairement les opérations réalisées et les résultats obtenus.

Vous vous rappelez, messieurs, quelle était, au moment où notre Société fut autorisée, la situation générale des affaires.

Sous la main d'un gouvernement énergique et vigilant, l'industrie reprenait son essor; les travaux publics, entravés par les agitations des dernières années, recevaient la plus vaste extension; le crédit public avait pris un développement inouï; toutes les valeurs s'étaient élevées à l'envi aux prix les plus hauts. Pour une entreprise dont les premiers actes devaient être nécessairement des acquisitions de valeurs industrielles, le moment n'était donc pas très-favorable. Forcés d'agir dans de semblables circonstances, nous avons dû apporter une extrême circonspection dans nos placements, et notre préoccupation constante a été soit d'améliorer les conditions de ces placements par des opérations d'arbitrages, soit d'éviter que leur valeur se trouvât diminuée sous la double influence des événements politiques qui se prépa-

Digitized by Google

raient à l'extérieur et des craintes que faisait concevoir la récolte.

Le résultat définitif des opérations du Crédit mobilier, lorsqu'il aura pris tous les développements prévus par nos statuts, se résumera, en dehors du revenu de notre capital, dans une différence d'intérêt entre la somme de ses emprunts et la somme de ses placements. Parvenus à ce point, les variations des cours nous seraient jusqu'à un certain point indifférentes, puisque nos bénéfices se trouveraient basés sur des revenus et non sur des oscillations de capital.

Mais avant que cet état de choses ait pu se réaliser, nous ne pouvions négliger de recueillir les différences qui se présentaient sur des placements qui n'avaient point encore un caractère définitif.

Les opérations de report sont les premières auxquelles nous avons cru devoir donner un très-grand développement; mais l'influence des nouveaux capitaux amenés par nous sur le marché ne tarda pas à s'y faire sentir, et le taux de ce mode de placement, qui s'était élevé avant nous au-delà de 15 à 20 0/0, ne tarda pas à s'abaisser graduellement, de manière à nous offrir à peine un intérêt de 3 à 3 1/2 0/0.

Le tableau suivant indiquera suffisamment l'efficacité de notre coopération dans la réduction du taux moyen des reports.

| | |
|---|---|
| Au mois de décembre 1852, ce taux a été de | 12,03 0/0 |
| An mois de janvier | 8,65 » |
| — février | 5,22 » |
| — mars | 5,04 » |
| — avril | 4,78 » |
| — mai | 3,87 » |
| — juin | 5,01 » |
| — juillet | 3,12 » |
| — août | 3,30 » |
| — septembre | 3,19 » |
| — octobre | 2,88 » |
| — novembre | 3,32 » |
| — décembre | 2,85 » |

L'ensemble des sommes successivement employées en reports pendant le premier exercice a été de 627,705,287 fr. 95 c.

Au 31 décembre dernier, les sommes prêtées à ce titre par la Société s'élevaient au chiffre de 45,445,539 fr. 45 c.

Nous avons dû mettre beaucoup de réserve à nous engager dans des affaires nouvelles; si nous avions voulu, dès les premiers mois de notre organisation, entrer dans cette voie, certes, ce ne sont pas les occasions qui nous eussent manqué.

Mais nous avons cru dangereux d'aliéner nos capitaux avant d'avoir reconnu la situation, sondé le terrain et conquis droit de cité parmi les principaux établissements de crédit.

Nous avons cependant, dès notre origine, prêté notre concours à un établissement au succès duquel le gouvernement attachait avec raison une grande importance, nous voulons parler du Crédit foncier. Nous avons souscrit à ses obligations dans une forte proportion. Cette opération est aujourd'hui entièrement liquidée pour notre Société.

Un peu plus tard, nous avons pris une part considérable à la fusion des chemins de Saint-Etienne à Lyon, d'Andrezieux à Roanne, et de Saint-Etienne à la Loire, qui réunis entre les mains d'une seule Compagnie, avec le consentement et sous la garantie de l'Etat, ont été depuis cédés par cette Société à la Compagnie du Grand-Central, à laquelle cette ligne apportait le complément indispensable du vaste réseau qui lui est concédé.

L'événement a prouvé que nos prévisions sur l'avenir de cette opération étaient fondées; la réunion des trois lignes en une seule a donné, même avant la réfection de leurs voies, une activité nouvelle à leur trafic, et leurs recettes récemment publiées constatent un accroissement considérable des produits de cette année sur ceux de l'époque correspondante de l'année dernière.

Nous sommes d'autant plus heureux de constater ce résultat, que nous sommes devenus souscripteurs d'un emprunt contracté par la Compagnie du Grand-Central pour mettre cette section, l'une des plus productives du réseau des chemins français, en état de satisfaire aux besoins toujours croissants de son trafic propre, et à ceux du trafic nouveau que va lui apporter le second chemin de Lyon par le prolongement du chemin du Centre jusqu'à Roanne. Cet emprunt est émis avec la garantie générale du capital de cette Compagnie, et, en outre, avec la garantie spéciale de tous les produits des chemins de Rhône et Loire excédant les charges d'acquisition.

La Compagnie du Grand-Central ne pourra disposer du produit de cet emprunt qu'au fur et à mesure de l'exécution des travaux dont la durée embrasse une longue période.

Nous avons aussi, et ce n'est point l'œuvre la moins importante de l'exercice qui vient d'expirer, noué des relations avec trois grandes Compagnies de chemins de fer : celles du Midi, du Grand-Central, et des chemins de l'Est.

A chacune de ces Compagnies nous prêtons un concours différent.

Les deux premières nous ont confié leurs fonds : nous faisons leur service de caisse et le paiement des intérêts et dividendes afférents à leurs actions et à leurs obligations.

Indépendamment de ce service, nous nous sommes chargés de l'émission de leurs titres et du transfert de leurs actions, aussi longtemps qu'elles sont restées sous la forme nominative : grande économie pour elles de temps, de soins et d'argent.

La Compagnie du Grand-Central nous a de plus confié sa caisse de dépôt. Moyennant un abonnement modéré, nous sommes tenus de recevoir gratuitement les dépôts de titres de tous ses actionnaires et de tous les porteurs de ses obligations.

La Compagnie des chemins de l'Est nous a également confié une partie importante de ses fonds; elle a, toutefois, conservé le service spécial de sa caisse; mais elle a retiré de ses relations avec notre Société des avantages considérables tant pour elle-même que pour ses actionnaires.

En effet, conformément à l'engagement que nous avons pris avec elle au mois de septembre dernier, nous avons offert à tous les porteurs des nouvelles actions à émettre pour la construction de la ligne de Mulhouse, de faire pour eux, jusqu'à concurrence de 200 fr. par action, et au taux fort modéré de 4 0/0 par an, l'avance des premiers versements appelés.

Cet engagement équivalait, de notre part, à un prêt qui pouvait éventuellement atteindre un chiffre très-élevé.

Nous prêtions ainsi la totalité des premiers versements sur des titres auxquels nul autre établissement n'eût accordé d'avances; ces titres, à la vérité, nous offraient pour garantie la participation qui leur est assurée dans les revenus chaque jour croissants de la Compagnie de l'Est.

Un cinquième environ des actionnaires a eu recours aux facilités que nous leur avions offertes pour le premier versement.

Ce traité va recevoir une nouvelle application à l'occasion du deuxième versement appelé du 5 au 15 mai prochain.

Bien que les actionnaires de la Compagnie de l'Est n'aient profité déjà que dans une faible proportion des ressources que nous avons mises à leur disposition, il n'est pas douteux que nos offres et notre concours aient été très-utiles à la Compagnie. Elle en a retiré l'avantage considérable de pouvoir compter avec certitude sur la régularité de l'encaissement des versements appelés, dont notre Société lui garantit la rentrée. De leur côté, ses actionnaires peuvent, en recourant à notre intermédiaire, éviter la perte que causerait à un certain nombre la réalisation d'une portion de leurs valeurs; aussi croyons-nous que, malgré les circonstances moins favorables dans lesquelles se fait le deuxième appel de fonds, le maintien de ces facilités arrêtera la dépréciation qui eût été la conséquence de cet appel.

Les Compagnies de chemins de fer ne sont pas les seules qui aient compris l'importance des services que nous pouvons rendre à toutes les grandes entreprises d'industrie; la Société de la Vieille-Montagne a contracté avec nous un emprunt de six millions de francs, dont nous avons cédé la presque totalité; cette Société nous a, en outre, chargés du paiement des intérêts de ses obligations et des dividendes de ses actions.

La masse des fonds qui nous ont été versés en compte courant, pendant l'exercice qui vient de s'écouler, s'est élevée à 147,374,423 fr. 37 c.

Une Compagnie étrangère, celle des mines de la Silésie, nous a confié la caisse de dépôt de ses titres; plusieurs autres établissements importants sont en pourparlers pour conclure avec nous des arrangements de la même nature.

Il nous convient d'autant mieux d'accueillir les propositions qui nous sont faites à cet égard, que nous avons, dès les premiers temps, ouvert une caisse générale de dépôt pour les effets publics et valeurs industrielles de toute nature.

Indépendamment de la sécurité que les détenteurs de valeurs trouvent à nous confier, moyennant une faible rétribution, la garde de leurs titres, cette caisse de dépôts pourra rendre les plus grands services au commerce des effets publics et faciliter singulièrement leur échange par l'émission de certificats ou *warrants*, qui circuleraient au lieu et place des titres, et qui permettraient ainsi d'en faire passer la propriété de mains en mains sans aucun déplacement des titres eux-mêmes.

Le mouvement de cette caisse de dépôts, ouverte au mois de juin dernier, n'avait porté jusqu'au 31 décembre que sur 72,211 titres. Depuis cette époque, ce mouvement s'est considérablement développé.

Parmi les nombreux projets que nous avons étudiés, un des plus importants est celui qui avait pour objet la conversion de la dette communale ou départementale. Le Gouvernement, frappé des sacrifices qu'imposait aux départements et aux communes le remboursement d'emprunts à courte échéance, a voulu procéder à une répartition plus équitable de cette dette.

La loi du 10 juin dernier, qui autorise les communes à convertir leur dette actuelle en emprunts remboursables en cinquante annuités comprenant l'intérêt et l'amortissement, donnait satisfaction à une haute pensée d'équité, et la Société générale aurait été heureuse de prêter un large concours à son exécution. Nous avions fait des offres dans ce sens à MM. les

Digitized by Google

préfets; nous proposions d'opérer le remboursement de cette dette, à la charge par les communes débitrices de nous payer, pour 100 fr., cinquante annuités de 5 fr. 6 c., ce qui faisait ressortir le taux de nos prêts à 4 1/2 0/0.

D'autres établissements, et, en particulier, la Caisse des dépôts et consignations, ont cru pouvoir faire des propositions plus avantageuses, en présence desquelles les parties intéressées ont naturellement hésité. Plus tard, elles sont revenues à nous; mais les circonstances étaient changées: le taux de l'argent avait haussé, la Banque avait élevé son escompte, le cours des effets publics avait subi une notable dépréciation. La prudence nous commandait alors d'ajourner un projet que nous espérons reprendre aussitôt que les temps seront devenus meilleurs.

Beaucoup d'autres projets relatifs à l'établissement de nouvelles voies ferrées, de docks, à des prêts sur nantissement, et à des entreprises de voies nouvelles et de constructions, soit dans Paris, soit dans les départements, ont été l'objet d'études approfondies de notre part, et n'ont été retardées que par la crise que nous traversons en ce moment.

Diverses entreprises d'une haute utilité réclament enfin notre concours pour faciliter leur fusion en une même Société.

L'intensité de la crise des subsistances, et la guerre qui nous paraissait imminente, nous avaient fait pressentir d'avance la nécessité où pouvait se trouver l'Etat d'ouvrir un emprunt, et, dans le désir d'y concourir, nous avions de longue main réuni de grandes ressources.

Nous aurions été heureux d'inaugurer ainsi les débuts de notre institution.

Aussi, dès que le gouvernement laissa paraître l'intention de recourir au crédit, nous pûmes, d'accord avec une réunion de maisons de Londres et de Paris, lui faire des propositions qui nous paraissaient concilier également l'intérêt public et les intérêts particuliers qui nous sont confiés.

Loin d'être mus par une pensée d'exclusion, nous comprenions qu'en cette circonstance importante toutes les forces financières du pays devaient se grouper en un seul faisceau; notre Société et les maisons honorables qui marchaient de concert avec elle ont dirigé leurs efforts vers ce but; une autre pensée, une pensée politique, a prévalu dans les conseils de l'Etat; quand cette pensée nous a été connue, nous nous sommes empressés de lui apporter le concours de notre dévouement, et parmi les souscriptions qu'a reçues le gouvernement, la nôtre, nous sommes heureux de pouvoir le dire, a été la première et la plus forte.

Au nombre des opérations prévues par nos statuts, sont compris les prêts sur nantissement d'effets publics et de valeurs industrielles.

Il est aisé d'apprécier les services considérables que cet emploi d'une portion de nos capitaux rendrait au public.

Nous devons vous faire connaître les raisons qui nous ont jusqu'ici empêchés de répondre aux nombreuses sollicitations que chaque jour amène à cet égard.

Pour que les prêts sur nantissement se fassent avec toute facilité pour le prêteur, et à peu de frais du côté de l'emprunteur, deux conditions doivent être remplies:

Réalisation immédiate du gage en cas de non-paiement à l'échéance.

Droit minime à payer pour l'enregistrement indispensable de l'acte qui constate le nantissement.

Le Code civil s'oppose à ce que le créancier gagiste puisse réaliser la valeur du gage autrement qu'en suivant les formalités judiciaires.

L'administration de l'enregistrement refuse d'appliquer au prêt ordinaire sur nantissement les dispositions de la loi du 8 septembre 1830, qui substitue le droit fixe de 2 fr. au droit proportionnel, quand il s'agit d'avances faites dans les conditions de l'art. 95 du Code de commerce.

Une exception spéciale affranchit la Banque et le Comptoir d'escompte de la rigueur des règles dont nous venons de rappeler les dispositions; nous sommes depuis longtemps en instance auprès du Gouvernement pour demander que le bénéfice de cette dispense soit étendu jusqu'à nous, ou, mieux encore, qu'une disposition législative nouvelle fasse disparaître, au profit de toutes les sociétés anonymes, des règles qui nous paraissent contraires à l'intérêt du commerce et au développement du crédit.

Nous espérons que nos réclamations seront entendues. Nous ne demandons pas de privilége; nous désirons au contraire que le bénéfice d'une disposition jusqu'ici exceptionnelle passe dans le droit commun.

Nous ne voyons point d'ailleurs sur quel motif on s'appuierait pour refuser à notre Société les moyens d'accomplir un service dont l'importance a paru si considérable dans l'intérêt public, que le Gouvernement a cru devoir l'encourager, d'une part, au prix de la prolongation du privilége de la Banque, et, d'autre part, au moyen d'une garantie spéciale donnée au Comptoir national et au Sous-Comptoir des chemins de fer.

Il nous reste maintenant à vous faire connaître notre organisation intérieure, et à faire passer sous vos yeux les principaux résultats financiers obtenus pendant la première année de notre gestion.

Nos statuts vous ont donné la composition de notre Conseil d'administration; M. le comte de Morny a été, depuis notre fondation, appelé à en faire partie.

M. Benoît Fould a été élu président.

MM. I. Pereire et Ch. Mallet ont été nommés vice-présidents.

Indépendamment du comité d'exécution, le Conseil s'est divisé en trois commissions.

La première est chargée de la vérification des caisses et des portefeuilles, et du contrôle des écritures; la seconde, de l'étude des affaires industrielles et des projets concernant les travaux publics.

On a dévolu, enfin, à la troisième commission le soin d'examiner toutes les questions relatives aux emprunts et aux opérations financières.

Au mois de septembre, une maladie grave a éloigné de nous M. B. Fould, qui, ne prévoyant pas alors l'époque où il pourrait reprendre ses travaux, a cru devoir nous adresser sa démission; nous n'avons accepté cette démission qu'avec l'espoir qu'elle ne serait pas définitive, et nous n'avons pas voulu pourvoir à son remplacement, soit comme administrateur, soit comme président.

Le service intérieur de nos bureaux est placé sous la haute surveillance du comité d'exécution, et sous la direction d'un secrétaire général, M. Salvador, ancien agent supérieur de l'administration des finances.

Enfin, nous nous sommes adjoints plusieurs agents d'élite auxquels nous sommes heureux de donner ici un témoignage public de satisfaction. Il n'a fallu rien moins que le zèle éclairé et le dévouement incessant dont ils ont fait preuve pour pouvoir faire fonctionner immédiatement, avec une régularité parfaite, un établissement dont les opérations sont aussi multipliées et aussi complexes.

Les comptes que nous plaçons sous vos yeux vous permettront d'apprécier les résultats financiers de notre premier exercice. Ces résultats se résument comme suit:

Les sommes reçues sur notre capital, qui est aujourd'hui presque entièrement réalisé, s'élevaient,

| | |
|---|---|
| au 31 décembre, à | 56,503,875 •• |
| La solde des comptes courants et de nos obligations émises à moins d'un an de date était de | 65,839,059 74 |
| Les dividendes et semestres restant à payer s'élevaient à | 941,336 87 |
| Enfin le solde des bénéfices réalisés, déduction faite des à-compte payés sur le dividende, était de | 3,590,161 27 |
| Total, | 126,874,432 88 |

L'importance des chiffres de nos comptes courants aura sans doute frappé votre attention; nous devons faire observer que ces fonds nous sont versés par les grandes compagnies avec lesquelles nous sommes en relations, et qu'aux termes des traités passés entre elles et nous, ils ne peuvent être retirés que pour les besoins de leur service.

Le seul examen de notre actif témoigne de la prudence de nos opérations.

Au 31 décembre, nos placements fixes s'élevaient à la somme de 37,259,649 fr. 13 c., savoir:

| | | |
|---|---|---|
| Sur rentes et actions de chemins de fer, | 15,562,483 59 | |
| Sur obligations, | 21,697,165 54 | |
| | | 37,259,949 13 |
| Nos placements à échéance déterminée, dont le compte vous fait connaître le détail, s'élevaient à | | 37,834,769 32 |
| Il avait été consacré, en prêts sur report, une somme de | | 45,445,539 45 |
| L'acquisition et l'appropriation de l'hôtel de la Société avaient absorbé un capital de | | 1,233,163 33 |
| Enfin, le solde en caisse ou à la banque s'élevait à | | 5,105,331 35 |
| Total, | | 126,878,452 58 |

Si, de l'analyse du compte général, nous passons à celle du compte des profits et pertes, nous constatons que les bénéfices sur les opérations réalisées depuis notre fondation jusqu'au 31 décembre, s'élevaient à la somme de 7,582,722 96,

Savoir:

| | |
|---|---|
| Intérêts et bénéfices sur rentes, | 390,827 05 |
| Idem idem sur actions et obligations de chemins de fer, | 2,955,420 83 |
| Idem idem sur actions diverses, | 272,307 30 |
| Bénéfices sur émission d'actions et obligations de compagnies diverses, | 2,303,050 07 |
| Produit de reports sur rentes et actions de chemins de fer, | 1,300,814 57 |
| Intérêts divers pour placements temporaires, | 356,048 34 |
| Produit de la caisse des dépôts, | 4,220 80 |
| Dont il faut déduire | |
| Pour frais généraux, loyers, etc., | 475,760 11 |
| Pour frais de | |

Digitized by Google

| | | |
|---|---|---|
| premier établissement, | 47,432 39 | |
| Pour intérêts payés à divers, | 1,109,036 87 | |
| | 1,332,220 37 | |
| SOLDE DES BÉNÉFICES AU 31 DÉCEMBRE 1853, | | 6,250,493 59 |
| En raison des graves éventualités que présentaient, au 31 décembre dernier, l'état politique de l'Europe et le renchérissement des subsistances, il nous a paru prudent de réduire les bénéfices déjà acquis de toute la perte que la dépréciation des cours faisait subir aux valeurs qui figuraient à notre actif. | | |
| A cet effet, nous avons évalué toutes ces valeurs, non plus au prix d'achat, mais d'après le dernier cours de la bourse du 31 décembre. | | |
| Il résulte de cette évaluation que notre compte des profits et pertes a subi une réduction de | | 826,332 32 |
| et que le chiffre de nos bénéfices sur valeurs réalisées se trouve ramené à | | 5,424,161 27 |
| Sur ces bénéfices, le Conseil, usant de la faculté que lui donne l'art. 57 des statuts, a distribué 5 0/0 d'intérêt sur les sommes versées pendant l'année 1853, soit 15 fr. 25 c. par action, et ensemble | | 1,830,000 » |
| Reste | | 3,594,161 27 |
| dont il faut déduire, conformément à l'art. 57 des statuts : | | |
| 5 0/0 pour la réserve, ci | 179,708 05 | |
| Le dixième pour les administrateurs, | 341,445 32 | |
| | 521,153 37 | 521,153 37 |
| Reste | | 3,073,007 90 |

sur lesquels nous vous demandons de répartir pour solde du dividende de 1853, à raison de 25 fr. par action, 3 millions de francs, ce qui laissera au crédit de l'exercice 1854 une somme de 73,007 fr. 90 c.

Si vous adoptez la proposition que nous avons l'honneur de vous soumettre, et si vous nous autorisez à distribuer, pour le complément du dividende de l'année 1853, ladite somme de 25 fr. par action, les porteurs de nos titres auront reçu, savoir :

| | |
|---|---|
| Le 1er juillet 1853, | 6 fr. 25 c. |
| Le 1er janvier 1854, | 9 » |
| Le 1er juillet 1853, | 25 » |
| Ensemble, | 40 fr. 25 c. |

Leurs versements représentant pour l'ensemble de l'année une somme moyenne de 300 fr., les actions de la Société auront produit à leurs possesseurs un revenu de 13.40 0/0.

Ici, Messieurs, se termine le compte que nous avions à vous rendre de nos premiers travaux.

Ce qui a été fait est peu de chose en comparaison de ce qui nous reste à faire; nous sommes parvenus cependant à jeter les bases principales de nos opérations futures et à tracer le cercle dans lequel nous sommes appelés à nous mouvoir.

La Société générale ne vient déposséder personne, mais simplement remplir dans le monde financier une place restée vacante. Profondément convaincue des services qu'elle peut rendre au commerce et à l'industrie, elle espère que chaque jour ces services deviendront plus apparents et mieux appréciés.

Quant à nous, heureux du concours que vous voulez bien nous prêter, nous redoublerons d'efforts dans l'exercice qui va s'ouvrir pour accomplir la mission qui nous est tracée, et pour aider dans la limite de notre action aux grandes pensées d'améliorations publiques dont l'avénement de l'Empereur a donné le signal.

Vous aurez, Messieurs, conformément à l'article 30 des statuts, à déterminer le chiffre des jetons de présence alloués aux administrateurs, et à fixer le montant de la rémunération attribuée aux membres du Comité d'exécution.

Pour cette première année nous n'entendons point donner d'effet rétroactif à cette prescription des statuts; mais dans l'intérêt de la Société, il est important que cet objet se trouve réglé pour l'avenir. Nous vous proposerons en conséquence de décider que la valeur du jeton de présence sera de 20 fr., et quo le crédit annuel à ouvrir au Conseil, tant pour ces jetons que pour la rémunération des membres du Comité d'exécution, sera fixé à 100,000 fr.

Il nous reste maintenant, Messieurs, à soumettre à vos délibérations les modifications que nous avons jugé utile d'apporter à nos statuts.

*Extrait du procès-verbal de la séance de l'assemblée générale ordinaire et extraordinaire de la Société générale de Crédit mobilier, du 29 avril 1854.*

(Présidence de M. I. PEREIRE, vice-président du Conseil d'administration.)

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

Après la lecture du rapport qui précède et des modifications que le Conseil propose d'introduire dans les statuts de la Société, les diverses propositions à l'ordre du jour sont successivement mises aux voix et adoptées par l'assemblée générale :

I.

A l'unanimité, l'assemblée approuve les comptes tels qu'ils sont présentés dans le rapport du Conseil d'administration, et desquels il résulte que le solde créditeur du compte de profits et pertes, après déduction faite des acomptes sur le dividende payé aux mois de juillet et de décembre 1853, s'élève à la somme de 3,594,161 fr. 27 c.

II.

A l'unanimité, l'assemblée fixe à 25 fr. par action le solde du dividende pour 1853.

III.

A l'unanimité, l'assemblée fixe à 20 fr. le chiffre des jetons de présence à allouer aux administrateurs, et ouvre, à partir de l'exercice 1854, un crédit annuel de 100,000 fr., destiné à faire face à la dépense des jetons de présence et à la rémunération attribuée au Comité d'exécution.

IV.

A l'unanimité. l'assemblée, agissant comme assemblée extraordinaire aux termes de l'art. 60 des statuts, adopte les modifications aux statuts qui lui sont soumises, et donne au Conseil d'administration les pouvoirs les plus étendus pour en suivre l'obtention auprès du gouvernement.

## Compagnie du chemin de fer de Paris à Caen et à Cherbourg.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

*A l'assemblée générale des actionnaires du 29 avril 1854.*

Messieurs,

Nous avons eu l'honneur de vous réunir deux fois depuis la formation de votre Compagnie.

Nous avons donné à la première de ces assemblées toutes les explications nécessaires sur les conditions de votre concession, sur les moyens d'exécution de votre entreprise et sur ses résultats probables.

Nous vous avons annoncé que nous avions passé un traité à forfait pour les travaux de votre ligne, que nous nous étions assurés de la fourniture de la voie de fer aux prix les plus avantageux, et que nous avions fait, avec les Compagnies de Paris à Rouen et de Rouen au Havre, un arrangement qui simplifiait et réduisait nos dépenses générales.

Dans l'assemblée spéciale, nous vous avons fait connaître les motifs qui nous avaient déterminés à entrer dans le projet de fusion avec les Compagnies de Paris à Rouen, de Rouen au Havre et de l'Ouest, projet dont nous avions déjà fait pressentir la possibilité à votre première assemblée générale.

Aujourd'hui, nous avons d'abord à constater un progrès considérable dans l'exécution de votre entreprise, ainsi qu'il résulte du rapport suivant, de votre ingénieur en chef, à la suite d'une inspection qui vient d'être terminée.

« A Messieurs les administrateurs du chemin » de fer de Paris à Caen et à Cherbourg.

» Messieurs,

» J'ai le plaisir de vous annoncer que les travaux de la ligne sont dans un état de progrès » rapide, constant et satisfaisant.

» Les travaux de terrassement jusqu'à Evreux » (50 kilomètres) sont considérables, et ils » avancent rapidement. Les travaux d'art marchent de front avec les travaux de terrassement. Sur 2 millions de mètres cubes dans » cette section, il y en a 900,000 de transportés, » et sur 126 ponts et aqueducs, 78 sont déjà » construits.

» Dans la section d'Evreux à Couches (18 kilomètres), et dans celle de Couches à Bernay » (34 kilomètres), 40 0/0 des travaux de terrassement sont exécutés, et 76 ponts et aqueducs sur 156.

» Entre Bernay et Lisieux (31 kilomètres), il » a été fait peu de chose, attendu que la prise » de possession des terrains est à peine terminée; mais comme les travaux de cette section » sont peu considérables, le retard d'exécution » est sans inconvénient.

» Le tunnel après Lisieux, le travail le plus » important de la ligne, avait rencontré quelques difficultés; mais la modification que » nous avons proposée et que le gouvernement » a approuvée, et par laquelle nous avons élevé » le niveau de cet ouvrage d'art, a considérablement diminué ces difficultés et facilité » l'exécution de ce grand ouvrage. Par les » moyens puissants appliqués aux galeries des » deux extrémités, une grande quantité d'eau » a été extraite des travaux et le cours en est » aujourd'hui réglé, sans qu'on ait besoin de » recourir à la voie de l'épuisement. Sur ces » points on procède à la formation du tunnel; » quant à la partie centrale, les machines à » vapeur qui sont placées suffisent à l'épui-

Digitized by Google

» sement des eaux jusqu'à ce que les galeries » soient terminées, et alors l'écoulement des » eaux s'opérera complétement par chaque » extrémité du tunnel. Ces galeries seront ache- » vées dans six mois.

» Les terrassements dans le voisinage du » tunnel, entre Lisieux et la rivière de la Vie, » n'ont pu progresser très-rapidement par » suite du changement de niveau du tunnel, » auquel je viens de faire allusion. Le sol, du » côté ouest, est peu favorable aux travaux de » terrassement ; mais, en choisissant les meil- » leurs matériaux pour le remblai, je ne doute » pas du satisfaisant achèvement en temps » utile de ce qui reste à faire dans cette sec- » tion.

» De la rivière la Vie à Caen, les terrains ne » sont pas encore achetés, mais les travaux de » cette section sont peu considérables, et il » reste tout le temps nécessaire pour leur exé- » cution.

» La station de Caen n'a pas encore été ap- » prouvée par le Gouvernement, et quoique, » d'après le plan que nous proposons, la gare » des voyageurs puisse être exécutée sans des » travaux considérables, la jonction avec le » port pour le service des marchandises en- » traîne un arrangement avec le Gouverne- » ment en ce qui concerne la section de Caen » à Cherbourg, et doit exiger des travaux assez » importants qui demanderont plus de temps » que les autres travaux de cette section ; il » est donc à désirer que cette question soit » bientôt réglée.

» En repassant ce qui a été fait jusqu'à ce » jour, je ne doute pas que les travaux d'art et » de terrassement, depuis l'embranchement » sur le chemin de Rouen jusqu'à Lisieux, ne » soient terminés dans cette année, et qu'une » partie considérable de la voie définitive ne » soit posée dans cette période.

» Un grand nombre de rails, de coussinets, » de traverses et d'autres matériaux sont en » approvisionnement sur le terrain, pour être » successivement employés au fur et à mesure » du progrès des travaux de terrassement.

» Le tunnel de Lisieux exigera plus de » temps, mais cet ouvrage et tous les autres » travaux sont suffisamment avancés pour jus- » tifier l'ouverture de la ligne à l'époque fixée » par le traité avec les entrepreneurs.

» J'ai l'honneur d'être, Messieurs, votre » très-obéissant serviteur.

» JOSEPH LOCKE. »

Nous devons ajouter à ce rapport que les études préparatoires, la direction et la surveillance des travaux ont été menées avec la plus grande activité par le service des ingénieurs, et que nous n'avons eu qu'à nous louer de l'exactitude et de l'empressement avec lesquels les entrepreneurs des travaux ont rempli les obligations de leur traité.

Les formalités administratives, qui d'ordinaire emploient beaucoup de temps, ont été abrégées par les dispositions favorables que nous avons généralement rencontrées dans les localités, par la bienveillance de l'administration départementale, par la protection de l'autorité supérieure, et spécialement par le concours des ingénieurs de l'Etat chargés du contrôle de nos plans et de nos travaux.

L'acquisition des terrains est très-avancée, ainsi que vous pourrez en juger par le tableau suivant :

*Acquisition de terrains au 20 avril 1854.*

Contenance, 442 hect. 48 ares 21 cent
Prix, 3,179,394 25
Prix moyen par are, 71 85

Vous verrez par le compte d'établissement au 31 mars que les sommes payées ne s'élevaient qu'à 2,253,661 fr. 23 c. La différence qui existe entre ces deux sommes, porte sur les contrats consentis, mais dont la réalisation exige certains délais.

Nous sommes heureux d'avoir à vous faire connaître que, pour ces acquisitions montant à plus de 3 millions, nous n'avons eu à recourir à l'autorité du jury que pour une somme insignifiante.

Les plans et projets de traité pour l'exécution des stations sont terminés et leur construction va être immédiatement entreprise.

Dans la prévision de l'exploitation prochaine de la première section de 133 kilomètres comprise entre l'embranchement sur le chemin de fer de Rouen et Lisieux, qui, aux termes du traité avec les entrepreneurs des travaux, doit être ouverte le 1er avril 1855, nous avons depuis plusieurs mois commandé le matériel roulant, dont suit le détail :

25 machines locomotives ;
20 voitures de 1re classe ;
25 — 2e — à 40 places :
40 — 3e — —
25 fourgons à bagages ;
200 wagons à bestiaux, couverts ;
100 wagons tombereaux ;
100 wagons plats ;

Enfin, 70 freins guérites qui devront être placés soit aux voitures, soit au wagons.

Nous nous occupons également de l'établissement du matériel fixe.

Les dépenses acquittées au 31 mars dernier s'élèvent à la somme de 13,753,377 fr. 72 c ; savoir :

*Dépenses générales.*

| | | |
|---|---|---|
| Administration, frais généraux . . . . . | 337,015 29 | |
| Intérêts aux actionnaires (déduction faite des intérêts des fonds disponibles) . . . . . | 28,257 56 | |
| | | 365,272 85 |

*Terrains.*

| | | |
|---|---|---|
| Prix des acquisitions, frais et honoraires. . . . . | | 2,253,661 23 |

*Etablissement de la ligne.*

| | | |
|---|---|---|
| Etudes et surveillance des travaux . . . . . | 395,352 06 | |
| Voie de fer . . . | 2,086,174 58 | |
| Terrassements et travaux d'art . . . | 8,652,917 » | |
| | | 11,134,443 64 |
| Somme égale. . . . . | | 13,753,377 72 |

Nous avons pourvu à ces dépenses au moyen du premier versement de 6,000,000 sur lesquels 2,000,000 ont dû être prélevés pour votre cautionnement, et dont, aux termes de votre cahier des charges, 1,200,000 fr. seulement doivent vous être rendus au fur et à mesure du progrès et de l'achèvement des travaux de la première section, les autres 800,000 fr. servant de garantie pour ce qui vous concerne dans l'exécution de la section de Caen à Cherbourg.

En outre, M. le ministre des travaux publics a autorisé jusqu'à aujourd'hui la remise d'une somme de 6,993,004 fr. 34 c. à valoir sur la subvention de 16 millions en obligations de la Compagnie de Rouen au profit du Trésor public.

Un premier ordonnancement a été fait vers la fin de janvier, pour une somme de 2,435,966 fr. 65 c. ; et celle de 4,557,038 fr. 69 c., vient seulement depuis quelques jours de nous être accordée. Sur cette somme, 6 millions vous ont été payés par la Compagnie de Rouen en échange de ses obligations.

Mais, comme de raison, ces ressources ne pouvaient suffire au progrès de l'exécution de votre entreprise, et nous avons dû appeler sur les actions un versement de 150 fr., qui devait mettre à notre disposition une somme de 9 millions et nous permettre de convertir vos actions nominatives en titres au porteur.

Sur ce versement, annoncé le 31 décembre et qui a dû être effectué le 20 février suivant, nous avons reçu jusqu'à ce jour 6,983,850 fr. versés par 2,262 actionnaires sur 56,559 actions. Pour que le versement soit complet, il reste une somme de 2,016,150 fr. à payer par 466 actionnaires sur 13,441 actions. Ce résultat est aussi satisfaisant que possible en raison des circonstances au milieu desquelles il a été obtenu.

Chaque jour, des versements en retard s'accomplissent ; nous avons l'espoir que les fréquents avertissements que nous avons donnés seront suivis d'effet et que nous n'aurons pas besoin de recourir aux moyens que nous donnent les statuts pour obtenir la complète exécution des engagements sociaux ; mais nous n'oublions pas que les charges de l'entreprise doivent être également supportées par tous les actionnaires, dans la proportion de ces engagements.

Il n'a pas dépendu de nous de fractionner cet appel de fonds ou de le faire dans des temps meilleurs. Vous vous rappellerez, Messieurs, que la condition fondamentale du projet de fusion entre les Compagnies de l'Ouest et du Nord-Ouest était une répartition convenue pour le capital en actions et le capital en obligations. Le capital en actions des Compagnies de Paris à Rouen et de Rouen au Havre était depuis longtemps réalisé ; celui de la Compagnie de l'Ouest était versé jusqu'à moitié, et, d'après le traité de fusion, il devait être pourvu à l'exécution de la ligne de Caen et de Cherbourg par une émission d'obligations. Changer le rapport établi entre le capital en actions et le capital en obligations de la fusion par un appel de fonds sur vos actions, c'était déranger l'équilibre de cette combinaison financière, et vous exposer peut-être à un traitement moins favorable, alors que vos travaux étaient à peine commencés, et que les Compagnies, en pleine exploitation depuis longtemps, invoquaient, dans le règlement de la fusion, le précédent avantageux de la fortune acquise.

Quant aux inconvénients du retard dans l'appel de fonds qui peuvent résulter de l'aggravation de la situation politique, il nous est permis de dire que nous avons partagé l'erreur générale qui, jusqu'au dernier moment, a fait espérer que l'état de paix pourrait être maintenu. D'ailleurs, le chiffre des versements opérés que nous venons de vous citer prouve que, pas plus que nous, vous ne voulez retarder l'exécution d'une entreprise qui, dans quelques mois, doit devenir productive, et qui, d'après les traités conclus pour les travaux, la fourniture de la voie de fer et du matériel, et d'après les acquisitions de terrains déjà faites, doit se renfermer dans les limites de nos premières évaluations.

Il nous reste à compléter par quelques explications ce que la publicité donnée aux rapports

Digitized by Google

des autres Compagnies intéressées dans la fusion a pu déjà vous apprendre sur les difficultés qui, jusqu'à ce jour, se sont opposées à l'exécution de ce projet.

Nous avons fait connaître, à la première assemblée du 15 janvier et à l'assemblée spéciale du 4 mai, les motifs qui devaient nous déterminer à nous associer à la fusion projetée entre les Compagnie de l'Ouest et du Nord-Ouest; mais, en même temps, nous ajoutions que notre premier devoir était de donner tous nos soins à l'exécution de votre entreprise, comme si votre Compagnie avait à poursuivre cette exécution jusqu'à son entier achèvement.

Le long retard apporté à la fusion, et qui, comme vous le savez, ne vient pas des Compagnies intéressées, n'a pas modifié notre opinion sur l'utilité et les avantages de la fusion pour l'Etat, pour le public et pour les Compagnies. Si ces avantages avaient besoin, pour être appréciés, d'une nouvelle démonstration, nous la trouverions dans l'application déjà faite de ce système à toutes les lignes de chemins de fer, sauf à celles qui sont destinées à former le réseau de l'Ouest et du Nord-Ouest. Il n'y a pas de raison pour que ces chemins de fer soient maintenus dans un état exceptionnel qui pourrait les condamner à une fâcheuse infériorité dans la concurrence toute naturelle dont elles sont menacées par les lignes déjà fusionnées. Si, en raison de l'étude des chemins de Bretagne, le gouvernement n'a pas encore pu prendre un parti sur le projet de fusion qui lui a été proposé, ce projet lui même n'est pas abandonné par les Compagnies; mais, en attendant, elles ont dû pourvoir aux nécessités de leur situation. C'est ainsi que les Compagnies de l'Ouest et de Paris à Rouen ont dû faire des emprunts, l'une pour les travaux de la ligne intermédiaire du Mans à Mézidon, l'autre pour l'acquit de la subvention de 46 millions qui vous a été accordée; c'est ainsi enfin que nous avons dû nous-même faire compléter le versement de la moitié de notre capital en actions. Il peut résulter de ces mesures et de la situation générale des affaires quelques changements dans l'arrangement entre les Compagnies intéressées qui avait servi de base au projet de fusion; mais notre Compagnie n'aurait rien perdu pour attendre, puisque aujourd'hui il n'y a plus d'incertitude pour le chiffre de la dépense de ses travaux, et que, quant aux recettes de son exploitation, le développement général de la circulation sur les chemins de fer vous permet de compter sur les produits annoncés. Si, d'ailleurs, le projet de fusion n'avait pas encore reçu son exécution à l'ouverture de la première section de votre ligne, vous pouvez être assurés que nous réaliserons au moins une partie des avantages de la fusion par un traité d'exploitation commune avec les Compagnies de Paris à Rouen et de Rouen au Havre.

Nous avons le ferme espoir que vous approuverez la direction que nous avons donnée à vos affaires, l'activité que nous avons apportée à l'exécution de votre entreprise; vous nous y avez encouragés par votre concours, et vous avez compris comme nous que, quelle que fût la difficulté des circonstances, votre premier intérêt était d'arriver le plus tôt possible à l'exploitation de votre concession. Si, comme nous avons tout lieu d'y compter, les ressources qui nous ont jusqu'à présent permis de mener à bien vos travaux, ne nous font pas défaut dans l'avenir, vous serez en possession d'une première section de votre ligne, depuis l'embranchement jusqua Lisieux, le 1er avril 1854, et de la ligne jusqu'à Caen le 1er juillet de la même année.

### COMPTE DE L'ÉTABLISSEMENT

*Au 31 mars 1854.*

**DÉPENSES.**

*Dépenses générales.*

| | | |
|---|---|---|
| Administration, frais généraux, | 337,015 29 | |
| Intérêts aux actionnaires (déduction faite des intérêts des fonds disponibles, | 28,257 56 | |
| | | 365,272 85 |
| *Terrains.* | | |
| Prix des acquisitions, frais et honoraires, | | 2,253,661 23 |
| *Établissement de la ligne.* | | |
| Études et surveillance des travaux, | 395,352 06 | |
| Voie de fer, | 2,086,174 58 | |
| Terrassements et travaux d'art, | 8,652,917 » | |
| | | 41,134,443 64 |
| | | 43,753,377 72 |
| Cautionnement, | | 2,000,000 » |
| Excédant du capital sur les dépenses, | | 1,682,587 93 |
| | | 47,435,965 65 |

**CAPITAL.**

| | |
|---|---|
| Capital des actions (cinq dixièmes appelés), | 45,000,000 » |
| Subvention de l'État (à-compte), | 2,435,965 65 |
| | 47,435,965 65 |

### SITUATION

*Au 31 mars 1854.*

**DÉBITEURS.**

| | |
|---|---|
| Caisse, valeurs diverses, | 1,717,951 59 |
| Versements dus sur les actions, | 3,528,600 » |
| Souscription au Sous-Comptoir des chemins de fer, | 51,000 » |
| | 5,297,551 59 |

**CRÉDITEURS.**

| | |
|---|---|
| Excédant du capital sur les dépenses, | 1,682,587 93 |
| Peto, Betts et Brassey (compte de retenue), | 318,389 » |
| Compagnie de l'Ouest, | 1,000,009 » |
| Compagnie de Rouen, | 1,504,034 35 |
| Intérêts à payer aux actionnaires, | 41,694 » |
| Dépenses à payer, | 690,846 31 |
| | 5,297,551 59 |

## Chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.

*Rapport présenté par le Conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires du 29 avril 1854.*

Vos statuts disposent que l'assemblée générale des actionnaires se réunit chaque année dans le courant du mois d'avril pour entendre le compte-rendu des opérations de la Société. C'est dans ce but, Messieurs, que vous avez été convoqués; en toute circonstance nous aurions été empressés de vous donner les explications propres à vous éclairer sur les résultats de l'entreprise à laquelle vous avez voulu concourir. Aujourd'hui, nous sommes plus impatients encore de soumettre à votre examen les mesures que votre Conseil d'administration a cru utile d'adopter. Nous espérons que vous puiserez dans cette appréciation l'assurance que, quoi qu'il advienne, vous pouvez conserver une juste confiance dans l'avenir du chemin de Saint-Rambert à Grenoble.

Mais, avant tout, nous devons vous donner des explications préliminaires sur le tracé du chemin de Saint-Rambert à Grenoble, sur l'étendue de cette ligne, sur les contrées qu'elle traverse, sur les prolongements qu'elle doit obtenir; enfin, sur les conditions que l'État a imposées à la Compagnie, et sur le concours qu'il lui a promis.

*Description du chemin.*

Le chemin de Saint-Rambert a pour but, dès à présent, de relier la ville de Grenoble à notre grande artère de Paris à la Méditerranée

Il s'y rattache près du village de Saint-Rambert, à une distance d'environ 30 kilomètres de Vienne et d'environ 40 kilomètres de Valence. Vous n'ignorez pas, sans doute, que le choix de Saint-Rambert, comme point de jonction, a été pendant plusieurs années l'objet de contestations assez vives de la part des départements environnants, qui auraient préféré une ligne plus directe, soit sur Lyon, soit sur Valence. L'État s'est déterminé, par des considérations de l'ordre le plus élevé, en faveur du tracé de Saint-Rambert. Il a considéré que ce chemin, au point de vue stratégique, était le complément de celui de Genève. Couvert par les montagnes du Dauphiné il assure à nos troupes la possession du massif de la Grande-Chartreuse, comme le chemin de Genève, couvert par le Rhône, assure la possession du dernier contre-fort du Jura.

En partant de Saint-Rambert, votre ligne prend la direction de l'Est, et suit un plateau peu accidenté jusqu'au village de Beaucroissant; de là, elle franchit les coteaux qui bordent la vallée de l'Isère, et descend dans cette riche vallée par Voiron et Moirans, où elle rencontre et suit la grande route de Lyon à Grenoble. L'étendue totale du chemin avait été évaluée dans les études primitives à 98 kilomètres. Elle a été réduite à 94 kilomètres, par suite des rectifications obtenues dans le tracé.

Dans son parcours total, le chemin de Saint-Rambert à Grenoble compte treize stations, savoir : celles de Saint-Lambert, d'Epinouze, de Beaurepaire, de Marcilloles, la côte Saint-André, Saint-Etienne-de Saint-Geoirs, Izeaux, Rives, Voiron, Moirans, Voreppe, Saint-Robert et Grenoble.

Les travaux d'art et les terrassements entre Saint-Rambert et Beaucroissant, c'est-à-dire sur une étendue de 55 kilomètres, sont presque nuls; ils prennent, au contraire, une assez

Digitized by Google

grande importance entre Beaucroissant et Moirans, sur une étendue de 21 kilomètres. C'est là surtout que se trouvent des tunnels et des viaducs. Entre Moirans et Grenoble, la vallée de l'Isère offre peu d'obstacles à franchir, si ce n'est l'Isère elle-même, que le chemin traverse à quelques kilomètres de Grenoble.

Les plans et profils définitifs de ce tracé ont été soumis à l'administration supérieure, et ont été approuvés à la réserve de quelques modifications de peu d'importance. L'emplacement de la station de Grenoble reste encore à déterminer. Mais on conçoit, d'ailleurs, que la station d'une place de guerre soit l'objet d'une étude approfondie.

La station de Saint-Rambert est également à l'étude; mais votre Conseil a déjà entamé avec la Compagnie de Lyon à la Méditerranée des négociations dont, eu égard à ses rapports de bon voisinage avec cette Compagnie, il espère un résultat satisfaisant.

Nous passons maintenant, Messieurs, à l'examen du chemin de Saint-Rambert à Grenoble, au point de vue de l'importance commerciale et politique qu'il est permis de lui attribuer; et nous ne saurions vous tenir à ce sujet un langage plus explicite et plus satisfaisant que celui que nous trouvons dans les documents officiels que nous sommes heureux de reproduire ici.

L'exposé des motifs du projet de loi soumis à l'approbation du Corps législatif s'est exprimé dans les termes suivants :

« Tout porte à penser que le chemin de Grenoble est destiné à se prolonger ultérieurement vers la frontière d'Italie par Briançon, et à mettre Turin et la Lombardie en communication directe avec Marseille; à devenir par conséquent la tête de ligne d'une de nos communications internationales les plus importantes. »

D'un autre côté, l'honorable rapporteur de la commission du Corps législatif a dit, dans son rapport :

« Un intérêt de premier ordre prescrit de relier par une voie ferrée la ville de Grenoble à notre grande artère de Paris à la Méditerranée. L'importance stratégique et commerciale de Grenoble, celle du département de l'Isère, au point de vue industriel et agricole, justifieraient à elles seules cette nécessité.

» Le département de l'Isère, un des plus vastes et des plus peuplés de la France, se trouve côtoyé, mais non traversé, par le chemin de fer de Lyon à Marseille. Les produits agricoles et séricicoles de ce riche département, ceux de ses nombreuses industries, les fers et les aciers d'Allevard, les papiers de Rives, les toiles de Voiron, ont besoin d'arriver par la voie rapide et facile d'une ligne de fer, sur cette autre ligne déjà à moitié terminée qui leur ouvrira un débouché vers Lyon et Paris, d'une part; vers Valence et Marseille, de l'autre.

» Ce n'est pas tout: Grenoble, une fois reliée à Lyon et à Marseille, est appelée, par sa position topographique, à devenir la tête de ligne de deux chemins de fer qui, se dirigeant, l'un vers la frontière d'Italie, par Briançon et par le mont Genèvre, l'autre vers la frontière de Savoie, par Montmeillan, mettront un jour Chambéry, le Piémont et la Lombardie en communication directe avec toute la partie sud-ouest de la France. Le premier de ces chemins, après avoir franchi les Alpes, ira se réunir au grand chemin de l'Italie centrale qui, de Turin, doit se prolonger jusqu'à Ancône, se relier à Florence et à Rome, et offrir à la malle des Indes, par Ancône, Turin, Grenoble et Lyon, la voie la plus courte pour arriver à Londres. L'avenir de nos relations internationales se trouve ainsi directement engagé dans une question qui, au premier abord, se présente avec le caractère d'un intérêt purement départemental. »

Plus loin, le rapporteur faisait remarquer encore que : « Si Saint-Rambert n'est, par lui-même, qu'un point sans importance, ce point de jonction a l'avantage de rapprocher plus que tout autre Grenoble de Saint-Etienne et du bassin de la Loire. Que si, d'une part, le chemin de Saint-Rambert est appelé à se prolonger de Grenoble sur l'Italie et sur la Savoie, selon toute apparence aussi, ce chemin, à son extrémité opposée, ira un jour, en traversant la ville riche et industrieuse d'Annonay, dont les manufactures de papiers sont sans rivales dans le monde, et qui a poussé si loin son commerce de soieries et de pelleteries, se relier à Saint-Etienne et à la grande ligne récemment concédée sous la dénomination de chemin Grand-Central. Les houilles du bassin de la Loire pourront ainsi aller alimenter les nombreuses usines du Dauphiné. »

Nous devons ajouter à cet exposé que depuis le jour où il a été présenté au Corps législatif, les espérances dont M. le rapporteur s'était fait l'organe ont acquis un nouveau degré de certitude.

Les études relatives au prolongement vers la frontière de Savoie, près Montmeillan, sont terminées et soumises aux enquêtes; la ligne suivra la vallée de l'Isère sans rencontrer d'obstacles sérieux, et sera d'une exécution facile. Vous savez qu'elle reliera la ville de Grenoble à Chambéry et à Genève.

Quant au prolongement direct sur St-Etienne passant par Annonay, il est encore à l'étude; mais un prolongement indirect par Givors est déjà concédé et nous met en relation avec St-Etienne par le chemin de la Méditerranée.

Le prolongement direct du chemin de Grenoble vers le Piémont, par Briançon et le mont Genèvre, a été mis à l'étude sur deux tracés. Le premier suivrait les vallées du Drac et de la Durance en s'approchant de Gap et d'Embrun; le second tracé, plus court et plus direct, suivrait la vallée de la Romanche. Le premier tracé est complétement étudié. Nous espérons connaître prochainement d'une manière officielle les résultats obtenus. Mais d'avance, nous pouvons dire que, sous le rapport des pentes et des courbes, il resterait dans les limites fixées par l'administration. L'étude du tracé par la Romanche n'est pas encore terminée, et l'on prévoit que l'on sera obligé de recourir, sur ce tracé, à des pentes exceptionnelles. Cependant, elles ne dépasseraient pas celles qui ont été adoptées en Allemagne avec succès. Ce tracé aurait l'avantage particulier d'abréger la distance entre Grenoble et Turin de 60 à 70 kilomètres.

Nous pouvons donc espérer que, dans un temps assez rapproché, les ingénieurs de l'Etat viendront constater que le problème du passage des Alpes par une voie ferrée a été résolu en faveur du chemin de Saint-Rambert à Grenoble.

*Conditions de la concession.*

Après avoir jeté sur l'avenir ce coup d'œil rassurant, nous allons revenir sur la situation présente des choses, et vous rappeler d'abord les conditions principales de la concession qui nous a été faite.

Vous savez, Messieurs, que, d'après l'exposé des motifs du projet de loi présenté au Corps législatif, la dépense du chemin de St-Rambert avait été évaluée à 32 millions. L'Etat s'était engagé, vis-à-vis la Compagnie concessionnaire, à contribuer jusqu'à concurrence de 7 millions à l'établissement du chemin, et avait ainsi réduit à 25 millions le capital à réaliser par la Compagnie.

Le Corps législatif ayant sanctionné cette subvention, la concession du chemin de Saint-Rambert s'est trouvée régularisée aux conditions suivantes :

La Compagnie s'engage à exécuter le chemin en quatre ans, à dater du jour de la concession définitive, c'est-à-dire à dater du 7 mai 1853.

Elle posera les rails sur une seule voie; mais les travaux d'art seront exécutés et les terrains achetés pour deux voies.

Les terrassements et la pose des rails de la deuxième voie n'auront lieu que quand les besoins de la Compagnie l'exigeront.

L'Etat concède à la Compagnie :

1° La jouissance du chemin pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, avec des tarifs conformes à ceux des dernières concessions;

2° Une subvention de 7 millions à payer par cinquième, de six mois en six mois, à partir du 1er janvier 1855;

3° Une garantie d'intérêt de 3 0/0, pendant cinquante ans, sur un capital de 25 millions.

A la garantie des engagements pris par la Compagnie vis-à-vis de l'Etat, un cautionnement de 1,200,000 fr. a été versé à la Caisse des dépôts et consignations, et doit être restitué à la Compagnie au fur et à mesure de l'avancement des travaux dont il est destiné à assurer l'exécution.

*Souscription des actions.*

Aux termes de la convention intervenue entre le ministre des travaux publics et les concessionnaires du chemin de fer de Saint-Rambert, ceux-ci avaient la faculté de former le capital social de 25 millions, soit en actions, soit en obligations.

En vue de réaliser ce capital, ils ont cru devoir s'adresser, suivant l'usage généralement admis, à une maison de banque puissante.

Un traité longuement débattu a été conclu avec la maison Leroy, de Chabrol et Cie, qui s'est chargée de réaliser la souscription entière à ses risques et périls, et a offert de placer les actions parmi ses nombreux clients de Paris et de la province, sans recourir à une souscription publique à laquelle les circonstances semblaient peu favorables. La maison Leroy, de Chabrol et Cie a réparti les actions de la Compagnie parmi ses nombreux correspondants, et a réuni de la sorte une masse très-considérable de souscripteurs qui ont effectué dans ses mains le premier versement de 200 fr. par action.

*Homologation des statuts.*

La souscription étant réalisée, nous avons dû poursuivre l'homologation des statuts, et pourvoir à l'accomplissement de toutes les formalités qui s'y rapportent. Le Conseil d'État, après un examen attentif de nos listes de souscripteurs et de notre cahier de charges, a donné un avis favorable à cette homologation, dont les conditions ont été réglées sur les bases généralement admises pour toutes les Compagnies.

*Exécution des travaux.*

Dans cette situation, il nous restait à aviser à l'exécution des travaux, et nous sommes heureux de vous faire connaître les résultats avantageux que nous avons obtenus, en ouvrant une concurrence utile entre les entrepreneurs

Digitized by Google

nombreux qui s'étaient présentés pour obtenir la concession des travaux. Un traité a été conclu à cet effet avec MM. Escarraguel frères, de Bordeaux, qui ont déjà fait des travaux considérables pour le compte du gouvernement et pour d'autres Compagnies de chemin de fer.

La Compagnie adjuge l'ensemble des travaux, y compris l'acquisition des terrains, les terrassements, les travaux d'art, la pose et la fourniture de la voie ferrée, la construction des stations, et en général tout ce qui se rapporte à l'exécution du chemin, moins quelques travaux et fournitures qui restent à la charge de la Compagnie, et notamment moins le matériel roulant, au prix de 15,300,000 fr.

La bonne et entière exécution du forfait conclu avec les entrepreneurs est garantie à la Compagnie par un cautionnement d'environ un million, représenté par 4,645 actions de la Compagnie, qui sont déposées dans sa caisse, et par suite immobilisées aussi longtemps que le cautionnement doit y rester lui-même.

*Évaluation des dépenses.*

Votre Conseil d'administration, voulant apprécier autant que possible, dès aujourd'hui, l'ensemble des dépenses nécessaires à la complète exécution du chemin, a porté à un chiffre qui ne saurait être dépassé l'évaluation des travaux, fournitures et dépenses de toute espèce, qui restent à la charge de la Compagnie en dehors du forfait, et il résulte des calculs scrupuleux qui ont été établis d'après les données admises dans les entreprises de cette nature, que le chemin de Saint-Rambert à Grenoble pourra être terminé et livré à l'exploitation au prix de 22 millions, y compris le matériel roulant.

L'État ayant accordé à la Compagnie une subvention de 7 millions, les dépenses qui restent à imputer sur le capital social de 25 millions se réduiraient, en conséquence, à 15 millions. Soit 300 fr. par action.

Ce résultat est sans doute le plus avantageux qu'il ait été donné à une Compagnie d'obtenir jusqu'à ce jour. Vous pouvez néanmoins l'admettre avec confiance, parce qu'il est fondé sur des données incontestables :

1° Sur les facilités nouvelles que l'administration supérieure a données relativement aux pentes et aux courbes ;

2° Sur les progrès réels qui ont été obtenus dans l'art de construire les chemins de fer ;

3° Sur l'intervention directe des entrepreneurs français dans l'exécution des travaux qu'ils s'étaient bornés à soumissionner en seconde ligne et par fraction à des entrepreneurs généraux, au bénéfice desquels ils réalisaient des économies que notre traité direct va réaliser au profit de la Compagnie.

Nous devons même ajouter ici, sans prendre toutefois aucun engagement à ce sujet, que si la Compagnie arrivait à faire exécuter la traction par voie d'abonnement, le capital du matériel roulant ne serait pas appelé. Or, ce capital étant évalué à 3,500,000 fr. la dépense totale serait réduite de 15 millions à 11,500,000 francs, soit à 230 fr. par action.

*Évaluation des Recettes.*

Nous n'avons pas sans doute la prétention de vous donner dès aujourd'hui une évaluation définitive des recettes qu'on doit obtenir de l'exploitation du chemin de Saint-Rambert. Toutefois nous pouvons vous soumettre le tableau du mouvement de la circulation calculé sur les relevés faits en 1845 par les agents du Gouvernement.

*Mouvement annuel moyen par kilomètre d'après les documents statistiques officiels, en ne tenant pas compte de l'accroissement que produira le chemin de fer.*

VOYAGEURS.

Voyageurs circulant par les messageries 58,765
Voyageurs circulant par les voitures de poste. . . . . 800
Voyageurs circulant par les voitures particulières . . . . . *Mémoire*

Total 59,565

*Tonnes de marchandises.*

Transports à grande vitesse par les messageries, 984 tonnes.
Transports par le roulage, 54,553
Voie d'eau (l'Isère), Mémoire.
Transports spéciaux par terre, Id.

Total, 55,537 tonnes.

*Bestiaux.*

| | |
|---|---|
| Bœufs et vaches. | 9,388 têtes. |
| Moutons, | 97,298 |
| Porcs, | 2,903 |
| Total, | 109,589 têtes. |

Les chiffres qui précèdent ne comprennent pas les voyageurs circulant par les voitures particulières ni les transports par la voie d'eau, ni les transports spéciaux par terre.

On peut donc sans exagération admettre que l'établissement du chemin de fer triplera la circulation constatée pour les voyageurs, augmentera de moitié celle des marchandises, et laissera sans changement celle des bestiaux (1).

Le trafic annuel du chemin, calculé d'après ces bases, est présenté dans le tableau suivant :

(*Voir le tableau ci-contre.*)

En déduisant de cette somme totale 45 0/0 pour les frais d'exploitation, le produit net par an et pour tout le chemin sera de 1,371,292 fr. 87 c., c'est-à-dire 9.14 0/0 sur le capital de 15 millions, soit 27.42 par action de 300 fr.

En résumé, Messieurs, il vous est permis de conclure de cet exposé, qu'arrivé le dernier dans le réseau des chemins de fer français, le chemin de Saint-Rambert aura profité de l'expérience acquise par tous ceux qui l'ont précédé. Il sera construit à bon marché. D'un autre côté, les produits spéciaux qui lui appartiennent seront immédiatement accrus par la circulation des lignes déjà exploitées dont il sera le complément, de telle sorte que le chiffre des produits présumés s'élevant en même temps que celui de la dépense s'abaisse au-dessous des prévisions, l'intérêt de vos actions en recevra un nouvel accroissement.

Les explications que nous venons de vous donner seraient incomplètes, si nous ne vous rendions pas compte ici de tout ce que nous avons fait pour veiller sur les intérêts de la Compagnie depuis le sinistre inattendu qui est

*TABLEAU du trafic annuel du chemin de fer de Saint-Rambert à Grenoble.*

| DÉSIGNATION DE LA NATURE DES TRANSPORTS. | Quantités transportées d'une extrémité à l'autre de la ligne. | Tarifs moyens par kilomètre. | Tarifs moyens pour 94 kilomètres. | Produits. |
|---|---|---|---|---|
| Voyageurs circulant par les messageries ou en poste. | 178,695 v | 0.07 (1) | 6.58 | 1,175,813 10 |
| Tonnes de marchandises transportées à grande vitesse par les messageries. | 1,476 T 5 | 0.30 | 33.84 | 49,917 84 |
| Marchandises transportées par le roulage. | 81,829 T 5 | 0.14 (2) | 13.16 | 1,076,876 22 |
| Bœufs et vaches. | 9,388 têtes | 0.10 | 9 40 | 88,247 20 |
| Moutons supposés transportés à moitié prix du tarif. | 97,298 têtes | 0.01 | 0.94 | 91,460 12 |
| Porcs. | 2,903 têtes | 0.04 | 3.76 | 10,915 28 |
| | | | Recette totale. | 2,493,359 76 |

venu, le 30 mars dernier, frapper les banquiers de la Compagnie.

Aussitôt que la suspension de paiements de la maison Leroy, de Chabrol et C^e^ a eu lieu, nous avons demandé une audience à M. le ministre des travaux publics, afin de lui faire connaître la situation des choses, et de réclamer au besoin son appui. L'accueil de M. le ministre a été celui que nous pouvions attendre d'une administration bienveillante et éclairée, et nous pouvons vous dire avec assurance que le gouvernement accordera à la Compa-

(1) L'augmentation prise ici pour base est inférieure à celle qui a été constatée sur presque tous les chemins de fer. Ainsi, notamment sur le chemin de Tours à Poitiers, qui traverse un pays moins riche que le département de l'Isère, il a été reconnu que, dès la première année, la circulation des voyageurs a été quintuplée, et celle des marchandises triplée.

(1) Sur le réseau du chemin d'Orléans, pendant l'année 1853, le nombre des voyageurs considéré eu égard au parcours kilométrique, a été :

Pour la 1re classe, 24.52 0/0.
2e id. 19.86 id.
3e id. 55.62 id.

Ce qui représente au prix du tarif, non compris l'impôt du dixième, un prix moyen de 0 fr. 07 c. par voyageur et par kilomètre.

(2) Ce prix est peut-être un peu faible, attendu que le département de l'Isère fournira beaucoup de marchandises de première et de deuxième classe à 0 fr. 18 c. et 0 fr. 16 c. par kilomètre. Pendant l'exercice 1849-1850, sur le chemin de fer d'Orléans à Tours, le tarif moyen appliqué a été de 0 fr. 134. Mais on doit remarquer que, par suite de la concurrence de la Loire, la Compagnie a abaissé considérablement son tarif. Sur le chemin de Grenoble, une semblable concurrence n'est pas à craindre.

Digitized by Google

gnie l'appui que sa prudente sollicitude ne saurait refuser à une grande entreprise d'utilité publique.

D'un autre côté, nous avons concouru aux démarches qui ont été faites pour éviter la déclaration de faillite, ou du moins en assurer la meilleure liquidation. Le premier but n'a pas été atteint, mais du moins nous avons trouvé dans le Tribunal de commerce un concours bienveillant pour arriver au second. Affirmer aujourd'hui que tous les créanciers pourront être intégralement remboursés serait évidemment impossible. L'inventaire officiel n'est pas encore terminé, et le fût-il, il pourrait toujours rester des doutes sur les résultats définitifs de la liquidation.

Toutefois, nous croyons pouvoir vous annoncer que les comptes établis d'après l'examen préliminaire des principaux employés de la maison, permettent d'espérer que la liquidation s'opérera dans des conditions favorables.

Au surplus, quelle que soit l'opinion qu'on puisse se faire des conséquences définitives du sinistre qui est venu nous surprendre, il ne faut pas les séparer, dans votre appréciation, des avantages du traité qui est venu vous garantir l'exécution entière de votre chemin à des conditions exceptionnelles et tellement favorables, que vous pouvez toujours compter sur la libération de vos actions à un cours bien au dessous du pair.

Au surplus, la direction prudente et modérée que nous entendons donner aux travaux, les ressources immédiates que nous trouverons dans la liquidation Leroy, de Cbabrol et C^e^, et dans le concours bienveillant du gouvernement, nous permettront de faire face aux dépenses de l'année courante sans vous demander un concours qui, dans les circonstances actuelles, pourrait vous paraître onéreux.

*Souscription au Sous-Comptoir des chemins de fer.*

Vous pouvez d'ailleurs, Messieurs, faire participer vos actions aux avantages que présente un établissement, qui a déjà rendu de grands services aux chemins de fer, en souscrivant, comme l'ont fait d'autres Compagnies, au capital du Sous-Comptoir des chemins de fer. Nous vous demandons, en conséquence, l'autorisation d'y souscrire, s'il y a lieu, dans la proportion du nombre de vos actions, pour une somme de 42,500 fr.

*Émission.*

Depuis le décret impérial qui a promulgué l'homologation des statuts de la Compagnie, c'est-à-dire depuis le 18 février dernier, les actions pouvaient être émises au parquet, et le Conseil d'administration a reçu quelques demandes d'actionnaires à ce sujet. Toutefois, l'assemblée générale ayant été fixée au 29 avril, le Conseil a cru que des motifs de prudence et d'intérêt général lui conseillaient d'ajourner l'émission jusqu'à cette époque, d'ailleurs très-rapprochée, afin que les actions ne fussent pas cotées sous l'influence de renseignements erronés touchant la situation de la Compagnie. Aujourd'hui que le rapport du Conseil d'administration a mis les actionnaires en mesure d'apprécier eux-mêmes cette situation, le Conseil va faire les diligences nécessaires pour que l'émission ait lieu immédiatement.

Il nous reste à vous faire connaître l'organisation actuelle de votre Compagnie.

L'art. 20 de vos statuts a fixé à douze le nombre des administrateurs.

Les concessionnaires figurent sur la liste au nombre de six; ce sont :

MM. le duc de Valmy,
Gaillard père,
Gaillard fils,
Lefebvre (Francis),
Reveillon,
Vassal.

Le Conseil s'est adjoint les personnes dont les noms suivent :

MM. le baron Paul de Richemont,
Alfred Le Roux,
Prince Marc de Banveau,
Gautier (Jules).
Mounier.

Le nom de M. Gautier n'étant pas porté aux statuts, le Conseil propose l'approbation de ce choix par l'assemblée générale.

M. Toni Fontenay a été nommé ingénieur en chef de la Compagnie.

Le Conseil n'a pas jugé à propos quant à présent de nommer un directeur. Les travaux ont été partagés entre les administrateurs, et l'exécution des décisions du Conseil a été confiée au président du Conseil d'administration.

Ainsi que nous l'avons annoncé plus haut, les plans et profils ont été approuvés par l'administration, à l'exception des gares et stations qui sont toujours l'objet d'une enquête spéciale. Nous devons vous dire à ce sujet que M. l'ingénieur en chef a dirigé son service avec un zèle et une activité dignes d'éloges, et qu'il nous a mis en mesure de traiter de l'exécution des travaux aussitôt que la constitution définitive de la Société anonyme a été régularisée par l'homologation des statuts.

*Frais antérieurs au décret approbatif des statuts.*

Aux termes de l'art. 5 de vos statuts, le compte des frais relatifs à l'entreprise jusqu'à la promulgation du décret approbatif des statuts, doit être soumis à l'assemblée générale et recevoir son approbation. Ce compte que nous vous proposons d'approuver se résume dans le tableau suivant.

*Dépenses de la Compagnie depuis la concession faite le 7 mai 1853 jusqu'au 18 février 1854, époque de l'homologation des statuts.*

| | | |
|---|---|---|
| **ADMINISTRATION CENTRALE.** | | |
| Personnel, appointements, frais de voyage, indemnités, etc. | 28,808 25 | |
| Enregistrement, frais de bureau, de loyer et d'installation, | 7,257 85 | |
| Mobilier de l'administration, | 7,840 90 | 43,907 » |
| **CONSTRUCTION DE LA VOIE.** | | |
| Dépenses relatives aux études préliminaires, | 35,000 » | |
| Personnel, opérations géodésiques, tracés définitifs, nivellement, sondages, confection des dossiers d'enquêtes, etc. | 77,384 18 | |
| Instruments et objets à inventorier, | 40,600 35 | 422,984 53 |
| **SERVICE DU CAPITAL.** | | |
| Intérêts du cautionnement à 4 0/0 jusqu'au 5 septembre 1853, | 8,998 » | |
| Intérêts des actions jusqu'au 5 janvier 1854, | 133,000 » | 141,998 » |
| | Total | 308,889 53 |

*Indemnité annuelle aux administrateurs.*

Vous avez en outre à déterminer conformément à l'art. 29 de vos statuts, le montant de la rémunération à accorder au Conseil d'administration et aux administrateurs délégués. Le Conseil, se réglant sur l'usage des Compagnies d'égale importance, vous propose de fixer cette somme au maximum de 50,000 fr.

Arrivés au terme de ce rapport, dans lequel nous avons eu l'honneur de vous présenter toutes les explications qui pouvaient vous éclairer et vous intéresser, nous espérons que vous voudrez bien lui donner votre entière approbation.

RÉSOLUTIONS.

I.

L'Assemblée générale approuve les frais relatifs à l'entreprise faits antérieurement à la promulgation du décret approbatif des statuts et s'élevant à la somme de 308,889 fr. 53 c.

II.

L'Assemblée générale fixe à la somme de 50,000 fr. comme maximum, le montant de l'allocation accordée aux membres du Conseil d'administration et aux administrateurs délégués.

III.

L'assemblée générale autorise le Conseil d'administration à souscrire la somme de 42,500 fr au capital du Sous-Comptoir des chemins de fer.

IV.

L'Assemblée générale confirme la nomination de M. Jules Gantier comme administrateur.

## Compagnie générale des Eaux.

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Nous n'avons pas attendu, vous le savez, l'époque légale fixée par nos Statuts pour vous réunir. Dès le 26 octobre dernier, six semaines avant leur approbation, nous nous présentions devant vous pour vous rendre compte de ce que nous avions fait pendant les deux mois qui avaient suivi l'appel du capital. Nous vous expliquions pourquoi il avait été fixé à 20 millions; nous vous entretenions des modifications que le gouvernement voulait apporter à nos statuts; et nous vous donnions, sur l'affaire que nous avions conclue à Lyon, tous les renseignements propres à vous la faire apprécier. L'approbation unanime de l'Assemblée générale des actionnaires accueillait nos communications et nous engageait à poursuivre une affaire qui n'avait pas trouvé parmi eux un seul contradicteur et un seul opposant.

Aujourd'hui, nous vous apportons un exposé complet de la situation des affaires de la Compagnie, et les propositions que nous croyons devoir vous faire sans nous écarter des règles de la plus sage prudence. Nous commencerons par mettre sous vos yeux les comptes et le tableau de la situation financière. Nous vous entretiendrons ensuite de la marche de nos entreprises et de l'extension pleine de réserve que nous vous proposons de leur donner. Nous terminerons en vous demandant de faire à nos statuts des modifications que vous jugerez sans doute, comme nous, indispensables.

Digitized by Google

*Situation financière.*

L'art. 50 des statuts porte que l'année sociale commence le 1er janvier et finit le 31 décembre, et que le premier exercice comprendra le temps écoulé entre la date du décret d'autorisation (14 décembre 1853) et le 31 décembre 1854. Nous ne pouvons donc vous présenter aujourd'hui, 29 avril, après quatre mois et demi de gestion, un inventaire qui comprenne l'exercice, ni même le premier semestre. Toutefois, désirant que vous connaissiez parfaitement la situation de la Compagnie, nous vous présentons un compte qui fait connaître l'état de nos dépenses, de nos placements et des fonds disponibles.

| | | |
|---|---|---|
| Les dépenses s'élèvent à. . . . | | 679,524 82 |
| Les portefeuille et caisse à . . | | 9,608,775 67 |
| | | 10,288,300 49 |

Ce qui excède les 10 millions du capital provient d'intérêts perçus et d'un cautionnement versé par un entrepreneur.

| | | |
|---|---|---|
| Sur les dépenses, de . . . . . | | 679,524 82 |
| L'affaire de Lyon entre pour . . . . . | 438,423 74 | |
| La commission de M. de Rothschild, banquier de la Compagnie, pour. | 49,344 89 | |
| Les intérêts payés, pour . . . . . | 62,094 60 | |
| Les frais de premier établissement qui s'appliquent à une période de six mois, du 1er décembre 1852 au 1er juin 1853, pour . | 37,319 45 | |
| Il reste pour les frais généraux qui s'appliquent à une période de onze mois, de juin 1853 à mai 1854 . . . | 92,342 14 | |
| Somme égale. . . . . | | 679,524 82 |

Ces frais comprennent les études, les loyers, les contributions, le mobilier, le chauffage, le personnel, le matériel, les dépenses de bureau, le timbre des actions, les voyages, les frais judiciaires, l'enregistrement de l'acte de Société.

Les 9,608,775 fr. 67 c. formant le portefeuille et les diverses valeurs, se décomposent ainsi qu'il suit :

| | | |
|---|---|---|
| Bons du Trésor..... | 6,185,000 f. | » |
| Rentes 4 1/2..... | 996,610 | 55 |
| Obligations des chemins de fer..... | 1,020,542 | 50 |
| Divers débiteurs..... | 565,362 | 50 |
| Avances..... | 219 822 | 45 |
| 2,655 actions réservées.... | 331,875 | » |
| Argent en caisse..... | 289,592 | 67 |

Nous avions, au mois d'août, organisé notre personnel de l'Administration centrale sur des bases assez larges, parce que nous avions en vue alors, outre l'affaire de Paris, un grand développement d'opérations. Ce personnel, dont la dépense annuelle devait s'élever à 48,000 fr. environ, a déjà été réduit de moitié, lorsque nous avons vu commencer la crise financière, et que nous avons prévu qu'il faudrait restreindre nos opérations. Aujourd'hui, nous avons l'intention de diminuer encore ces dépenses et de les réduire au plus strict nécessaire. Nous n'avons pas besoin de vous dire qu'aucun traitement élevé n'existe dans nos bureaux.

Les mêmes motifs qui nous avaient portés à former une Administration centrale sur de larges bases, nous avaient entraînés aussi dans une assez forte dépense de loyer. Pensant qu'il nous faudrait un personnel nombreux d'Ingénieurs, d'Architectes et d'Agents, soit pour l'affaire de Paris, soit pour un grand nombre d'entreprises répandues sur toute la France, et dont les propositions venaient de tous côtés nous chercher, nous nous étions décidés à louer en entier la maison qui est le siége de notre Administration. Nous pensions que si le développement de nos affaires exigeait une augmentation de local, nous prendrions successivement tous les appartements qui nous seraient nécessaires, et qu'en attendant leur location diminuerait nos frais de loyers. Mais les circonstances ont changé nos premières dispositions, et nous nous sommes décidés à sous-louer tous les appartements de la maison, et à restreindre, le plus possible, celui que nous nous réserverons. Nous espérons que nos sous-locations nous rendront le prix de 30,000 fr. que nous payons pour toute la maison, et que, toutes charges déduites, nous nous trouverons par la suite logés pour moins de 3,000 fr.

Il nous reste quelques explications à vous donner sur les placements que nous avons faits. Nous avons dû placer en rentes 4 1/2 0/0 une somme de 500,000 fr. pour faire notre cautionnement de l'affaire de Lyon. Mais comme à cette époque, août 1853, l'intérêt des bons du Trésor n'était qu'à 2 1/2 et 3 0/0, nous avons pensé qu'il serait fâcheux pour la Compagnie de ne pas tirer de nos fonds un meilleur produit, et nous avons augmenté d'une somme pareille de 500,000 fr. nos placements en rentes 4 1/2. Nous avons, par suite du même principe, placé une somme de 1 million en 2,898 obligations des chemins de fer d'Orléans, du Nord et de la Méditerranée. Ces placements sont bons et solides, et comme nous avons suffisamment de fonds disponibles, nous espérons que le temps viendra où nous pourrons réaliser ces valeurs sans perte sur le capital.

Nous avons la satisfaction de vous annoncer que nos placements de fonds nous auront produit, pour la première année, des intérêts à peu près égaux à ceux de 4 0/0 que nous aurons à payer aux actions.

Nous avions, par une délibération spéciale inscrite à nos procès-verbaux, réservé 2,655 Actions, destinées tant au cautionnement des nouveaux Administrateurs qui devaient compléter le nombre de seize, qu'au paiement du prix d'une affaire qui nous était proposée, et pour laquelle ceux qui traitaient avec nous désiraient rester intéressés dans notre Compagnie par la possession d'un certain nombre d'actions. Nous n'avons pas conclu cette affaire, qui est cependant encore dans nos mains et qui pourra se réaliser plus tard. Dans tous les cas, ces Actions sont une valeur active de la Compagnie ; elles ne sont pas une charge, puisqu'elles ne participent pas aux intérêts, et elles seront placées, ainsi que nous l'avions prévu, et avant que les besoins de la Compagnie exigent que la somme de 300,000 fr. que représente cette valeur rentre dans ses caisses.

Nous avons cru devoir opérer quelques reports sur nos actions, bien plus dans l'intérêt collectif de la Société, que dans l'intérêt isolé des Actionnaires. Mais la baisse générale étant survenue, nos actions ont été entraînées comme toutes les valeurs. Le tiers environ des emprunteurs a réglé aux époques de liquidation. En consentant à renouveler avec les autres nous avons exigé d'eux des couvertures suffisantes. La somme qu'il nous reste à recouvrer a été ainsi réduite à environ 500,000 fr., pour lesquels nous avons, indépendamment des actions ainsi reportées, des gages qui offrent toute sécurité.

En résumé, Messieurs,

679,524 fr. 82 c. de dépenses,

9.608,775 fr. 67 c. d'actif disponible,

telle est la situation financière de la Compagnie.

Nous allons vous proposer de déterminer l'emploi de ces ressources, sans engager la Société au delà du capital de dix millions qu'elle a réalisé, et sans exposer les actionnaires à des appels de fonds qui, dans les circonstances actuelles, seraient une gêne pour tout le monde.

*Travaux.*

Lorsqu'au mois de février 1853 nous avons formé notre Société, et lorsqu'au mois d'août nous l'avons constituée par l'émission du capital, nous pensions entamer presque simultanément un grand nombre d'affaires. Plusieurs avaient été préparées, beaucoup d'autres nous étaient proposées. Mais les événements ont entravé nos efforts. Nous n'avons pas voulu engager la Compagnie dans de nombreuses entreprises qui auraient nécessité des appels de fonds. Cette réserve, commandée par les circonstances, ne nous dispensait pas, toutefois, du devoir de tirer le parti le plus utile des capitaux disponibles de la Société.

Nous avons, en conséquence, passé avec la ville de Nantes un traité qui deviendra définitif si vous le ratifiez. Cette affaire, qui, nous le pensons, sera très-bonne, est conclue dans des conditions satisfaisantes. Comme celle de Lyon, elle assure à la Compagnie, par une subvention municipale convenable, un intérêt suffisant du capital engagé, et les ventes d'eau aux particuliers constitueront un bénéfice qui ne pourra manquer de devenir considérable.

L'affaire de la distribution des eaux dans la ville de Nantes a été étudiée, depuis plusieurs années, par les Ingénieurs de l'État résidant dans la localité. Elle a été soumise à toutes les discussions, à toutes les épreuves. Elle a passé à l'examen du conseil des ponts et chaussées, et a reçu sa sanction. Elle a été déclarée d'utilité publique par un décret de décembre 1853.

La ville de Nantes a le plus impérieux besoin d'eau potable. Elle n'a pas une seule fontaine publique. Les habitants, et il y a 110,000 âmes dans cette riche et commerçante cité, achètent l'eau à des prix élevés; elle leur revient, en moyenne, à plus de 130 fr. par an pour un hectolitre par jour. Les rues sont sillonnées, du matin au soir, par de nombreuses voitures de porteurs d'eau qui appartiennent à deux Compagnies de filtrage, lesquelles emploient l'alun pour clarifier l'eau. Les établissements publics, les établissements industriels sont nombreux, et la marine marchande exige aussi des approvisionnements d'eau considérables.

Vous voyez tout de suite, Messieurs, les éléments de cette belle affaire. Les plans et devis, consciencieusement et habilement préparés, élèvent la dépense à un million de francs au maximum. La ville donne à la Compagnie la concession du service pendant soixante ans, et elle lui achète, pour ses fontaines publiques, 4,000 mètres cubes d'eau par jour, pour lesquels elle paye une subvention de 60,000 fr. pendant toute la durée de la concession. Le tarif de vente qui nous est accordé est de 30 fr. et de 20 fr par an pour un hectolitre par jour, suivant que l'eau sera ou ne sera pas filtrée. En ne prenant que le minimum de ce prix et en supposant une vente de 10,000 hectolitres, soit 1,000 mètres cubes, c'est-à-dire du quart de ce que la ville demande pour les eaux publiques, la Compagnie aurait un revenu de 200,000 fr. à ajouter aux 60,000 fr. de la subvention municipale. Les

Digitized by Google

dépenses annuelles d'entretien étant de 50 à 60,000 fr., y compris l'amortissement, vous voyez apparaître un revenu net de 200,000 fr. pour un capital de un million Ce revenu laisserait encore de très-beaux produits s'il était inférieur ; mais la prudence ne nous défend pas d'espérer qu'un jour il pourra doubler. En effet, le projet repose sur l'élévation de 2,000 mètres cubes d'eau, outre les 4,000 mètres cubes de la ville, et nous n'avons calculé que sur une vente de 1,200 mètres cubes, soit 10,000 hectolitres, ce qui, pour une population de 100,000 habitants, ne ferait que 10 litres par tête et par jour. Or, vous savez qu'en mer, où l'on rationne l'eau, on calcule à 3 litres la consommation d'un matelot.

Vous voyez, Messieurs, que l'affaire de Nantes, que nous vous proposons de ratifier, est faite dans d'excellentes conditions, tant pour nous que pour la ville, à qui elle assure un service public de 4,000 mètres cubes d'eau, et qu'elle est tout-à-fait digne de former, avec celle de Lyon, le double jalon sur lequel s'appuiera la Compagnie générale des eaux, en attendant le rétablissement de la paix.

L'entreprise de Lyon marche pendant ce temps, sous le rapport de l'exécution des travaux, dans une voie tout à fait satisfaisante. Nous vous avons dit, dans la réunion du mois d'octobre, que le traité pour la fourniture des tuyaux avait été passé au mois de février 1853 avec la maison Hoigues, à une époque où le prix de la fonte était inférieur à son prix actuel, et que la Compagnie profitait, par conséquent, du bénéfice de cette différence. Pour la fourniture totale des tuyaux, nous n'évaluons pas ce bénéfice à moins de 400,000 fr. La dépense, d'après les séries de prix, s'élèvera à 2,500,000 fr. environ.

Nous avons donné l'entreprise des galeries de filtration et des réservoirs à M. Lacordaire, au prix de 342,000 fr., inférieur au devis et à nos prévisions premières.

Nous avons traité avec M. Schneider, du Creuzot, pour trois machines d'élévation. Elles auront chacune une force de 150 chevaux, et l'habile constructeur nous a garanti un maximum de consommation de 1 kilog. 70 grammes de charbon par heure et par force de cheval en résultat utile. Le prix de ces trois machines est de 540,000 fr. Il est inférieur à notre devis. Nous nous sommes assurés, en appelant la concurrence, que ces divers traités ont été faits dans les conditions les plus avantageuses pour la Compagnie.

Voilà donc trois des grandes entreprises dont se compose l'établissement de la distribution des eaux à Lyon, livrées à forfait à trois entrepreneurs de premier rang, et offrant toutes les garanties désirables. Nous sommes assurés, dès lors, de n'avoir pas de mécomptes de ce côté.

Reste la construction de 20,000 mètres d'égoûts Nous espérons qu'en adoptant pour leur construction les procédés employés par la ville de Paris, nous arriverons également de ce côté à concilier les besoins d'un bon service avec les avantages d'une notable économie.

En résumé, Messieurs, l'affaire de Lyon, que, dans nos prévisions, nous avions évaluée à 7 millions, ne dépassera et n'atteindra probablement pas cette somme. Nous avons la satisfaction de vous annoncer que déjà des demandes d'abonnement nous sont adressées par des propriétaires de maisons, et que, si nos constructeurs tiennent leurs engagements, l'eau pourra commencer à être distribuée à Lyon dans un an au plus tard, c'est-à-dire au mois de mai 1855, six mois avant l'époque que nous avons indiquée à l'assemblée d'octobre et trois ans avant le délai qui nous est accordé par le cahier des charges. Ajoutons qu'une longue sécheresse a amené pour notre Compagnie des résultats heureux ; elle a permis, en tenant les eaux du Rhône au-dessous de leur hauteur ordinaire dans cette saison, de donner à nos ateliers une activité très-grande, qui n'a été contrariée par aucune de ces crues funestes dont le moindre des inconvénients est d'arrêter les travaux.

Au moment où nous venons de vous entretenir de nos deux grandes affaires, nous pensons qu'il vous sera agréable de connaître quelle est la situation des entreprises analogues qui ont été récemment formées. Sous ce rapport, la distribution des eaux de Hambourg, fondée en 1844, est une des plus importantes. Nous avons reçu sur son développement des renseignements circonstanciés, et nous trouverons, dans l'expérience qui s'y fait, d'utiles renseignements pour notre propre direction. Tout ce qui concerne la distribution de l'eau dans l'intérieur des maisons et à tous les étages est parfaitement régié, et nous donne la certitude que nous surmonterons de même toutes les difficultés qui accompagnent toujours l'établissement d'un régime nouveau.

La marche ascendante des recettes est également bien remarquable :

| | | |
|---|---|---|
| Elle a été, en | 1844, de | 5,582 fr. |
| | 1845, de | 14,133 |
| | 1846, de | 46,389 |
| | 1847, de | 92,151 |
| | 1848, de | 127,512 |
| | 1849, de | 186,172 |
| | 1850, de | 241,738 |
| | 1851, de | 320,000 |

Ce tableau est une preuve nouvelle de l'excellence et de la progression constante de ces affaires.

Nous ne pensons pas, Messieurs, que le moment soit venu de vous entretenir des autres affaires que nous ne cessons d'étudier et dont plusieurs sont prêtes à être exécutées. Ce serait augmenter les regrets bien naturels que nous devons éprouver Ces regrets sont surtout très-grands, quand nous songeons aux belles entreprises d'irrigation que nous aurions pu faire si utilement pour nous, si avantageusement pour le pays. Le vice de ce genre d'affaires avait été jusqu'ici l'insuffisance des capitaux qui leur étaient consacrés, et l'absence d'abonnements préalables de la part des propriétaires intéressés. Nous avions paré à ce double inconvénient par la création d'une grande Compagnie constituée de manière à ne pas connaître de limites dans l'extension de son capital. Les événements en ont autrement ordonné. Nous nous y soumettons, attendant avec confiance de meilleurs temps, et continuant à espérer que notre courage et notre persévérance trouveront un jour, dans le succès de la plus féconde des idées, la légitime récompense qui leur est due.

*Modification aux statuts.*

Nous vous proposons, Messieurs, de déclarer que notre capital sera réduit de vingt millions à dix.

Voici les motifs de cette proposition :

Lorsque, dans nos projets de statuts, nous avions déclaré que 50 0/0 seraient immédiatement payés sur les actions, nous avions eu surtout en vue de délivrer à nos actionnaires des titres au porteur, et d'éviter à la Compagnie la gêne qui accompagne toujours la création de titres nominatifs qui font peser, pendant de longues années, sur les premiers titulaires, une responsabilité toujours nuisible en affaires. Nous nous étions, d'ailleurs, appuyés sur les précédents que nous offraient les statuts des Compagnies de chemins de fer, qui délivrent des actions au porteur, aussitôt que la moitié de l'action est payée.

Le gouvernement n'ayant pas voulu étendre à d'autres Compagnies que celles des chemins de fer ce privilége et cet avantage incontestables, nous nous sommes vus dans la nécessité de céder, ne voulant pas prendre sur nous de réduire à DIX MILLIONS le capital que nous avions déclaré, dans l'assemblée générale d'octobre 1853, être de VINGT MILLIONS.

Mais les inconvénients que nous redoutions n'ont pas tardé à se manifester.

Il s'agit de les faire cesser, en déclarant qu'au moyen de la libération de l'action à 125 francs, il n'y aura plus pour la Compagnie que des titres définitifs au porteur. Les actionnaires se trouveront ainsi dans une bien meilleure position, n'ayant plus à redouter d'appel de fonds, et la Compagnie tout entière profitera de l'amélioration de la situation de chacun des actionnaires.

En effet, Messieurs, nous ne sommes pas, comme une Compagnie de chemins de fer, par exemple, établis pour l'exécution d'un travail déterminé qui exige un capital fixe, capital qu'on ne peut diminuer que lorsque l'entreprise est entièrement achevée. Nous sommes, au contraire, une Compagnie formée pour faire des travaux successifs et d'une valeur indéterminée, avec un capital également indéterminé, puisqu'il peut s'étendre, d'après l'art. 7. Or, nous venons déclarer que, décidés à ne pas porter actuellement nos opérations au-delà de la somme de dix millions, qui est dans nos caisses, nous réclamons la réduction de notre capital à *dix millions*, afin de libérer nos actions et de jouir de l'avantage de les transformer en titres au porteur. Et nous ajouterons que la marche de la Compagnie ne pourra souffrir en rien de cette mesure, car, lorsque les circonstances le permettront, nous vous proposerons de développer nos travaux, en usant du bénéfice de l'art. 7 des statuts, qui permet d'augmenter le capital.

En conséquence, nous vous demandons de déclarer que les art. 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 18 et 19 seront modifiés, de telle sorte que le fonds social sera fixé aux dix millions qui sont actuellement versés ; qu'il n'y aura plus de titres provisoires nominatifs ; que tous les titres seront définitifs et au porteur ; qu'enfin, le capital se divisera en 20,000 actions de 500 fr.

Toutes les Compagnies importantes ont adopté la coupure de 5 0 fr. Nous ne vous aurions pas proposé de changer celle de 250 fr., qui était la nôtre, si la diminution de la moitié du capital ne réduisait par le fait nos actions de 250 fr. à 125 fr Or, nous ne pensons pas qu'il faille adopter cette petite coupure de 125 fr., qui a l'inconvénient de multiplier les titres outre mesure. Nous vous proposons donc de renir à la coupure moyenne de 500 fr.

Une autre modification, celle des art. 21 et 23, est la conséquence naturelle de la réduction du capital ; c'est celle des membres du Conseil d'administration. Il est évidemment trop nombreux à seize membres pour une affaire réduite, et nous vous proposons de le fixer à huit Cette mesure nous permet de réduire l'allocation que, conformément à l'article 24 des statuts, vous avez à voter pour les jetons de présence des membres du Conseil. Nous vous proposons de la fixer, pour le moment, et tant que les affaires de la Société ne prendront pas plus de développement, à un chiffre peu élevé.

Digitized by Google

# COMPAGNIE GENERALE DES EAUX.

## Situation financière au 25 avril 1854.

### ACTIF.

| | | |
|---|---|---|
| FRAIS DE PREMIER ÉTABLISSEMENT : Dépenses du 20 novembre 1852 au 31 mai 1853, | | 37,319 45 |
| COMMISSIONS payées aux banquiers pour les recouvrements, | | 49,344 80 |
| INTÉRÊTS PAYÉS : Sur 34,964 actions, | | 62,094 60 |
| *Pour mémoire :* (Reste à payer pour 45,036 actions), | 81,064 80 | |
| **Frais généraux de juin 1853 à avril 1854 :** | | |
| FRAIS DE BUREAU : Imprimés, lithographies, livres, papiers, etc., | 13,516 55 | |
| LOYERS, du 1er juin 1853 à avril 1854, | 4,948 06 | |
| DIVERS. Voyages, location de meubles, chauffage et éclairage, ports de lettres, | 6,053 76 | |
| TRAITEMENTS des employés, de juin 1853 à avril 1854, | 33,234 83 | |
| CONTRIBUTIONS, TIMBRE. Impositions et timbre des actions, | 11,768 94 | |
| FRAIS JUDICIAIRES. Consultations et coût d'acte de Société, | 5,362 20 | |
| ÉTUDES à Paris, Calais, Nantes, Versailles, | 17,257 70 | |
| Total, | | 92,342 14 |
| CONCESSION DE LYON. Dépenses faites, | | 438,423 75 |
| AVANCES : Une année de loyer d'avance, | 30,000 » | |
| — Mobilier de l'administration, | 9,822 45 | |
| — Schneider et Cie du Creusot, | 180,000 » | |
| | | 219,822 45 |
| DÉBITEURS DIVERS : de Rothschild frères, | 237,839 79 | |
| — Evesque et Cie de Lyon, | 46,600 35 | |
| — Divers débiteurs, | 565,362 50 | |
| CAISSE ET PORTEFEUILLE. 2,655 actions de la Compagnie, | 331,875 » | |
| — Obligations, | 1,020,512 50 | |
| — Rente à 1/2 0/0, | 996,610 55 | |
| — Bons du Trésor, | 6,185,000 » | |
| — Caisse de Paris, | 3,394 71 | |
| — Caisse de Lyon, | 1,757 82 | |
| | | 8,539,150 58 |
| | | 10,288,300 49 |

### PASSIF.

| | | |
|---|---|---|
| FONDS SOCIAL. Versement sur les actions, | | 10,000,000 » |
| CRÉDITEURS. Divers créditeurs, | | 15,250 » |
| INTÉRÊTS REÇUS. Intérêts reçus, | 88,050 49 | |
| — Intérêts des bons du Trésor, | 185,000 » | |
| | | 273,050 49 |
| | | 10,288,300 49 |

PLACEMENTS DE FONDS.

*Bons du Trésor :*

| | | |
|---|---|---|
| Au 30 avril, | 1,020,000 » | |
| Au 27 août, | 3,090,000 » | |
| Au 31 août, | 1,030,000 » | |
| Au 31 octobre, | 522,500 » | |
| Au 20 décembre, | 522,500 » | |
| | | 6,185,000 » |

*Obligations :*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 817 | obligations | d'Orléans, | 294,447 50 |
| 741 | id. | du Nord, | 270,465 » |
| 1,340 | id. | de la Méditerranée, | 455,600 » |
| | | | 1,020,512 50 |

**4 1/2 0/0.**

| | |
|---|---|
| 42,640 de rente, | 996,610 55 |
| | 8,202,123 05 |

Digitized by Google

Permettez-nous de vous dire en terminant, Messieurs, que des actionnaires attachés à une entreprise sérieuse ne doivent pas se laisser abattre par des difficultés passagères. La guerre est assurément un cruel fléau et le plus grand ennemi de l'industrie; mais, de toutes les entreprises que la crise actuelle peut atteindre, la nôtre est certainement la moins exposée.

Nous avons un capital versé de 10 millions. Nous n'avons qu'un seul engagement de 6 millions. Nous vous proposons d'en prendre un second qui n'est que d'un million. Nous sommes décidés à nous borner là jusqu'à nouvel ordre; nous avons donc largement ce qui est nécessaire pour arriver au bout de nos entreprises.

Si nos propositions sont accueillies par vous et approuvées par le gouvernement, notre Compagnie aura des actions libérées et au porteur, les actionnaires n'auront plus à redouter d'appel de fonds, les actions jouiront d'un intérêt régulier de 4 0/0 en attendant des produits certains; nous aurons deux belles affaires, dont le succès est garanti par les bons résultats de toutes les entreprises analogues; et, par suite, notre Compagnie se placera, pour la sécurité, immédiatement après les anciennes Sociétés dont le capital, entièrement versé, est supérieur au chiffre de leurs engagements.

Nous vous proposons, Messieurs, de prendre les résolutions suivantes :

RÉSOLUTIONS.

*Première résolution.*

L'assemblée générale approuve le rapport et les comptes présentés par le Conseil d'administration, décide que les intérêts à 4 0/0 sur les actions seront payés en deux fois, le 30 juin et le 30 décembre.

*Deuxième résolution.*

L'assemblée générale autorise le Conseil à traiter définitivement avec M. le maire de Nantes pour la distribution des eaux dans cette ville.

*Troisième résolution.*

L'assemblée générale, conformément à l'article 24 des statuts, fixe à 25,000 fr. la valeur des jetons de présence alloués au Conseil d'administration.

*Quatrième résolution.*

L'assemblée générale, en vertu de l'art. 53 des statuts, apporte aux art. 5, 6, 8, 9, 10, 11, 14, 18, 19, 21, 23 des statuts, diverses modifications.

En conséquence, conformément à l'art. 46 des statuts, tous pouvoirs sont donnés au Conseil d'administration, agissant conformément aux art. 27 et 28 des statuts, pour suivre auprès du gouvernement l'approbation desdites modifications et consentir à tous les changements que le gouvernement pourra exiger, même sur la coupure des actions.

## Chemin de fer de l'Est.

*Tirage d'obligations.*

Le tirage d'obligations, annoncé pour le 4 mai, a eu lieu jeudi, sous la présidence de M. le comte de Ségur. M. Keller, inspecteur de l'exploitation, était délégué par le gouvernement pour assister à ce tirage.

Voici la liste des numéros sortis :

*Cinquante-six de l'emprunt de 1852 de la Compagnie de Strasbourg.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 36.544 | 58.507 | 46.770 | 32.878 |
| 1.715 | 28.457 | 49.335 | 59.474 |
| 16.908 | 56.896 | 43.127 | 40.379 |
| 39.892 | 45.618 | 16.762 | 5.102 |
| 56.367 | 44.915 | 44.916 | 27.884 |
| 23.391 | 29.712 | 23.958 | 36.355 |
| 48.381 | 42.404 | 33.324 | 27.026 |
| 28.248 | 22.754 | 51.128 | 30.977 |
| 20.685 | 395 | 40.921 | 55.310 |
| 44.173 | 33.608 | 46.712 | 22.090 |
| 17.500 | 16.968 | 17.418 | 30.869 |
| 25.583 | 16.996 | 25.897 | 48.820 |
| 53.770 | 22.809 | 23.117 | 6.957 |
| 56.784 | 21.055 | 10.589 | |

*Quinze de l'émission de Gray.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 61.939 | 68.388 | 73.594 | 71.718 |
| 63.228 | 63.030 | 68.769 | 70.545 |
| 67.809 | 66.846 | 60.816 | 66.867 |
| 74.962 | 68.544 | 69.070 | |

*Huit de l'ex-Compagnie de Montereau.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1.293 | 802 | 1.835 | 2.160 |
| 3.128 | 2.410 | 900 | 1.315 |

Le paiement aura lieu à la caisse de la Compagnie, à partir du 1er juin.

C. DEVINA.

## Transport de houille par les canaux et par les chemins de fer.

Les journaux anglais publient les chiffres suivants relatifs aux transports de houille effectués par les chemins de fer et par les canaux.

Du 1er janvier au 31 mars 1854, il a été introduit dans le district de Londres :

232,346 tonnes par chemins de fer,
8,581 tonnes par les canaux.

Voilà ce que devient la lutte entre les canaux et les chemins de fer lorsqu'elle a lieu librement, et que les premiers comme les seconds sont obligés de demander à des tarifs la rémunération de leur capital.

La navigation maritime, le cabotage supportent mieux la concurrence des chemins de fer que la navigation intérieure. Les quantités de charbon de terre introduites par mer à Londres ou dans son district pendant le 1er trimestre de 1854 n'est pas moindre de 926,411 tonnes. 3,205 navires ont été employés à ces transports, ce qui donne pour chacun un chargement moyen de 289 tonnes.

AD. BLAISE (des Vosges)

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE PREMIER.

*Clauses spéciales aux chemins de fer de Chalon à Dôle et de Bourg à Dôle ou à Besançon.*

Art. 1er. Les chemins de fer qui font l'objet de la présente concession se composent de trois sections distinctes :

La première, de Chalon-sur-Saône à Dôle;

La deuxième, de Bourg à Lons-le-Saunier;

La troisième, de Lons-le-Saunier à Dôle ou à un point de la ligne de Chalon à Dôle le plus rapproché possible de cette dernière ville, lequel sera déterminé par l'administration supérieure.

Le gouvernement se réserve la faculté d'exiger que le tracé de ce dernier chemin soit modifié de manière à aboutir, soit à Besançon, soit à un point intermédiaire entre Dôle et Besançon, si dans un délai de trois ans, à partir du décret de concession les départements et les communes intéressés se sont engagés sans conditions ni réserves, et par des délibérations régulièrement homologuées, à fournir à la Compagnie une subvention égale à la moitié de l'excédant de dépense que ce dernier tracé présentera sur celui qui aura été déterminé par l'administration supérieure, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus.

Ces différents tracés seront arrêtés par l'administration supérieure, la Compagnie entendue.

Art. 2. Les travaux de la première et de la troisième section seront commencés dans un délai de trois ans, au plus tard, à partir du décret de concession, et seront achevés six ans après ce dernier terme. Toutefois, ce délai de six ans commencera à courir au moment où la rente 3 0/0 se sera maintenue pendant six mois à 80 fr. ou au dessus, sans que la Compagnie puisse dans ce cas attendre, pour commencer les travaux, l'expiration du délai de trois ans ci-dessus mentionné. Les travaux de la deuxième section, de Bourg à Lons-le-Saunier, devront être terminés dans un délai de trois années après l'époque fixée pour l'achèvement des deux autres sections.

Le délai de trois ans accordé pour la construction du chemin de fer de Besançon à Belfort ne commencera à courir qu'à partir du 1er janvier 1855.

Art. 3. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à 350 mètres, et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas 10 millimètres par mètre; il pourra cependant être porté exceptionnellement à 15 millimètres par mètre avec l'approbation spéciale de l'administration.

La Compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité ou la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Art. 4. Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Gray à 23 francs et au-dessus, le gouvernement pourra exiger de la Compagnie que le prix du transport des blés, grains, farines et légumes farineux, péage compris, soit réduit à la moitié du tarif fixé par le cahier des charges, et ne puisse s'élever, au maximum, qu'à 8 centimes par tonne et par kilomètre.

TITRE II.

*Clauses communes à l'ensemble des lignes concédées ou incorporées à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon.*

Art. 5. Le tarif des objets divers est fixé de la manière suivante :

| Par pièce et par kilomètre. | Péage fr. c. | Transport. fr. c. | Total. fr. c. |
|---|---|---|---|
| Wagon, chariot fixe, pouvant porter de 3 à 6 tonnes.... | 0 09 | 0 06 | 0 15 |
| Wagon, chariot fixe, pouvant porter au-dessus de 6 tonnes.. | 0 12 | 0 08 | 0 20 |
| *Ne traînant pas de convoi :* | | | |
| Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes..... | 1 80 | 1 20 | 3 00 |
| Locomotive pesant au dessus de 18 tonnes..... | 2 25 | 1 50 | 3 75 |
| Tender de 7 à 10 tonnes.... | 0 90 | 0 60 | 1 50 |
| Tender au-dessus de 10 tonnes | 1 35 | 0 90 | 2 25 |

Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comptera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra ja-

Digitized by Google

mais être inférieur à celui à payer pour un wagon marchant à vide.

Art. 6. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3,000 kilogr.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogr.; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogr.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kil., elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Art. 7. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la Compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit. Lorsque la Compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste* sera mis gratuitement, chaque jour, à l'aller et au retour à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivé, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, seront réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la Compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir, tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la Compagnie, pour chaque convoi, ne pourra excéder 75 centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et 25 centimes pour chaque voiture en sus de la première.

6° La Compagnie pourra placer, dans les convois spéciaux de la poste, des voitures de toutes classes pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

7° La Compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance.

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police.

Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts entre l'administration et la Compagnie.

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas 8,000 kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais les voitures spéciales; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie.

10° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-poste ou des voitures spéciales en réparation.

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de 40 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris; l'administration pourra exiger une plus grande vitesse dans le cas où la Compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service, une vitesse supérieure.

12° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel, et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes ou un délégué. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe.

13° La Compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront déterminées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôt des dépêches, et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-poste. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de 64 mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange et à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 8. Le poids du chargement des wagons appartenant à d'autres Compagnies, et admis à circuler sur le chemin de fer de Lyon et embranchements, pourra atteindre, sans augmentation de tarif, la limite du poids que la Compagnie adopte pour ses propres chargements.

Art. 9. Le maximum de la somme annuelle à verser par la Compagnie pour acquitter les frais de police, de contrôle et de surveillance, concernant l'ensemble des lignes comprises dans sa concession, est fixé à 100,000 f.

Art. 10. Les articles 50, 53 et 59 du cahier des charges du chemin de fer de Paris à Lyon, et les articles 40, 43 et 49 du cahier des charges du chemin de fer de Dijon à Besançon, sont modifiés en ce qu'ils ont de contraire aux dispositions des articles 5, 6, 7 et 8 qui précèdent.

Arrêté à Paris, le 20 avril 1854.

*Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

P. MAGNE.

## Mines de Stolberg.

*Société anonyme des mines et fonderies de plomb et de zinc.*

En exécution de la délibération prise en Conseil d'administration le 30 avril dernier, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de MM. les actionnaires les faits suivants :

Par décision de l'assemblée générale de mai 1853, la Société des mines et fonderies de Stolberg a acheté les concessions et tout l'actif de la Société métallurgique westphalienne moyennant 5,000 actions de 200 thalers ou 750 francs, avec jouissance *du 1er janvier* 1853. Les statuts de la Société ayant dû être modifiés par suite de cette fusion, l'assemblée générale a décidé, sur la proposition du Conseil d'administration, qu'on demanderait en même temps au gouvernement prussien l'autorisation de :

1° De désigner à l'avenir la Société fusionnée sous la dénomination de Société anonyme des mines et fonderies de plomb et de zinc de Stolberg et de Westphalie;

2° De créer des actions *au porteur de* 100 *thalers ou* 375 *fr.*, en remplacement des actions nominatives actuelles de 200 thalers ou 750 fr.;

3° De ne plus prélever que 10 0/0 pour le fonds de réserve, au lieu de 20 0/0.

Ces modifications ayant été accordées par ordonnance royale du 3 avril dernier, il sera procédé à l'échange des actions nominatives, dès que les nouveaux titres seront préparés.

Je suis encore chargé de prévenir MM. les actionnaires de la décision du Conseil d'administration, qui, sous réserve de la sanction de l'assemblée générale, a fixé provisoirement à 50 fr. le dividende pour 1853, après avoir fait porter en amortissement une somme de 230,000 fr.

Ce dividende se serait élevé à

93 fr. 75 si les 5,000 actions données en paiement à la Société westphalienne n'avaient pas eu droit aux intérêts et bénéfices de l'exercice 1853.

Et à plus de

150 fr. si, comme par le passé, on avait taxé à leur valeur réelle, c'est-à-dire à 1,200,000 fr., les minerais de plomb et de zinc qui, eu égard aux circonstances actuelles, n'ont été évalués qu'à 400,000 fr.

Dans son état précédent, l'usine de Stolberg n'a pu produire, dans l'année 1853, plus de 4,000 tonnes de plomb. Du 1er janvier 1854 au 30 avril dernier, la production s'est élevée à la proportion de 9,000 tonnes par an. Depuis cette époque, de nouveaux ateliers ont été mis en activité, et maintenant le produit journalier en plomb raffiné s'élève à 50 tonnes par jour.

En Westphalie, les ateliers de préparation, de fusion et de raffinage sont en construction avancée; tout sera en pleine activité au mois d'octobre; mais déjà, à partir du 1er juin prochain, on y produira une notable quantité de plomb raffiné.

Là, les mines sont inépuisables, et on est dispensé de creuser des puits, d'extraire des eaux ou de boiser les travaux. Là aussi, le minerai de plomb est tellement argentifère, puisqu'un rendement de 650 grammes a été constaté par des essais en grand, nombreux et successifs, que ce riche métal couvrira et au delà tous les frais d'extraction et de fusion de l'énorme quantité de plomb qu'on produira.

En minerai de zinc, la Westphalie ne le cède point à la richesse du plomb, mais nous n'en parlons que pour mémoire, ayant besoin de plus qu'une année pour construire les usines nécessaires à la fabrication du zinc.

Ces renseignements donneront à MM. les actionnaires la conviction que le dividende de l'exercice 1854 sera de beaucoup supérieur à celui de 1853 et qu'un brillant avenir est assuré à leurs titres.

Par ordre du Conseil d'administration,

*Le Directeur général,*

DE SASSENAY.

## Forges.

### SAINT-DIZIER.

La demande des fers laminés continue à être calme; les acheteurs se montrent circonspects.

De leur côté, les producteurs, par suite de la sécheresse excessive qui déjà fait chômer une partie des forges à laminoirs, et en raison des engagements importants contractés avec

Digitized by Google

les compagnies de chemins de fer nouvellement décrétés par les grands établissements, qui livreront peu de marchandises à la consommation ordinaire, continuent à maintenir fermement les anciens prix.

Une réunion a eu lieu le samedi 22 courant à Saint Dizier; les maîtres de forges à laminoirs ont décidé que les fers seraient maintenus comme par le passé à 330 fr. la 1re classe à Saint-Dizier, et à 340 fr. à Paris.

Pour ces mêmes causes, les fers battus à la houille conservent leurs cours de 335 et 340 f. La plupart des petits cours d'eau sur lesquels sont placées nos usines à ordons ont tari: aussi la position des forges en état de travailler s'est elle beaucoup raffermie.

Les fontes à fer et pour fusion se trouvent dans la même position que les fers; elles se tiennent bien malgré la situation politique et tendraient plutôt à la hausse qu'à la baisse, si l'horizon s'éclaircissait. Le quart de nos hauts-fourneaux est dans l'impossibilité de travailler.

PARIS.

Nous touchons aux événements; maintenant qu'ils sont regardés comme inévitables, on les attend impatiemment, pour savoir de quelle manière ils influeront sur les affaires; suivant qu'ils se présenteront, ils formeront l'opinion de l'acheteur. Voilà pourquoi la place de Paris montre un aspect calme et languissant. Les opérations en souffrent, mais non pas les cours.

L'octroi décrété sur les fontes et fers pour constructions préoccupe toujours; le fait est du reste assez grave. On reconnaît qu'il frappe plus d'une industrie où ces produits s'emploient tout autant que dans le bâtiment. Il est à craindre que plusieurs établissements ne quittent l'intérieur de Paris où, en restant, ils ne pourraient soutenir la concurrence de l'extérieur, qui fabriquerait à 12 et 15 0/0 de moins. Tous ces articles sont sans demande; aux entraves de la guerre, se joint la hausse occasionnée par l'octroi: le commerçant se tient sur la réserve, et ne veut pas acheter sans savoir si l'augmentation n'en restreindra pas la vente. On veut savoir aussi quelle sera la conduite des fabricants, s'ils n'abaisseront pas le prix de ces articles pour supporter ainsi une partie de l'augmentation.

Les fers, les tôles, les ferblancs, la pointe, la ferraille, les fontes, les fils de fer ne subissent aucune variation dans leurs prix.

Dans la cote des métaux, l'étain seul s'est relevé à 320 fr.; l'étain anglais et le banca; l'étain des Détroits reste à 315 fr. Les cuivres soutiennent leur position; le minerai corocoro est plus faible, à 320 fr. Le zinc et le plomb conservent leurs prix.

O. SAUPIQUE.

## MARCHÉS ÉTRANGERS.

### Prix des fers en Angleterre.

Londres, 21 avril:

Les événements approchent et les faits de guerre ont détruit la bonne physionomie du marché. L'activité qui depuis si longtemps a distingué le marché des fers a cessé en grande partie. Les consommateurs se montrent peu disposés à accroître leurs approvisionnements, et redoutent une baisse de prix qui semble probable en effet. Les commandes de fers en barres pour l'exportation sont rares et les opérations ont été très-modérées. Les gueuses de la Clyde se sont traitées à 93 fr. 10 les numéros mélangés, puis une demande active les a fait monter à 98 fr. 75, cours de fermeture.

— On nous mande de Liverpool:

Les prix des fontes en gueuses sont toujours fermes, par suite de la faiblesse du stock; leur marché s'est soutenu, mais sans activité. La demande des fers a sensiblement diminué; ce revirement subit est attribué à la crainte qu'inspire la guerre.

### Prix des fers et charbons en Belgique.

Charlerol, 22 avril:

Les affaires relatives à la métallurgie se maintiennent dans une bonne position. On a reçu depuis quelques jours des commandes assez rondes de l'étranger. Cependant on prend peu d'engagements, pour la raison que tout est à peu près vendu en fonte jusqu'à la fin de l'année. Les prix ne bougent pas pour la fonte moulage, ni pour les fers en barres. Quant aux grandes entreprises en voie d'exécution, elles marchent rapidement. Les affaires en minerais sont plus multipliées que fortes, à cause de la réserve du vendeur et de l'acheteur. Les prix se soutiennent bien.

Les commandes de charbons continuent d'arriver comme à l'ordinaire, et les prix se maintiennent. Le fret pour Paris est à 10 fr.; Rouen, 11 fr. 75.

Liége, 22 avril:

Les prix des fontes et des fers restent cotés comme suit, les 100 kil. pris aux usines: fontes d'affinage à 12 fr., fontes de moulage, 17, 16, 15 et 14 fr. pour les nos 1, 2, 3 et 4. Fers marchands, 22, 25 et 27 fr. pour les nos 1, 2 et 3. Les prix sont tenus fermes par nos fabricants, lesquels ont encore assez de commandes à exécuter pour ne pas devoir faire des concessions maintenant, surtout sur les prix des fers marchands, qui ne sont pas en rapport avec ceux de la fonte d'affinage.

—

BOIS.

Le commerce des bois ne sort pas de son état léthargique. Les acheteurs semblent perdre confiance et remettent à plus tard les achats qu'ils étaient disposés à faire. Les affaires en bois de toutes essences et de toutes qualités sont nulles; l'empressement des détenteurs à offrir leurs marchandises augmente encore les prétentions des marchands qui pourraient acheter. On nous écrit que sur le canal, les concessions de quelques détenteurs n'ont pas décidé le marchand à prendre. Paris présente le même calme. Il ne se fait pas une vente dont les conditions puissent servir de base pour les prix. De la charpente a été cédée en baisse de 2 et 3 fr.

O. SAUPIQUE.

*(L'Ancre de Saint-Dizier.)*

## NOUVEAU GUIDE SUR LES BORDS DU DANUBE

### DE STRASBOURG A CONSTANTINOPLE.

UN VOL. IN-18. — BROCHÉ, 1 fr. 50. — RELIÉ, 2 fr.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer de M. Napoléon Chaix vient de faire paraître un nouveau *Guide sur les bords du Danube, de Strasbourg à Constantinople*, orné d'une carte et de seize jolies gravures. Sous la forme d'un simple itinéraire, cette publication renferme les plus justes appréciations sur les races et les institutions civiles et religieuses de cette partie orientale de l'Europe. Les grands événements qui se passent actuellement dans ces contrées donnent un intérêt de circonstance à cet ouvrage, qui nous semble le mériter par l'exactitude de ses narrations et sa fidélité à reproduire tout ce qui se rattache aux questions qui vont bientôt s'y décider par les armes. Sous une forme simple, facile et légère, le fond de ce petit livre est sérieux et instructif; c'est bien plus un essai moral et historique qu'un manuel de voyageur.

## Correspondance.

M. C. F. A., à Rouen. — N° 1, au contraire, c'est bon marché. — Nos 2, 3, 4 et 5, oui. — N° 6, non.

M. P. F. — N° 1, l'arbitrage indiqué est excellent avec des titres. — N° 2, également.

M. M., à Chaumont. — Cela serait difficile, mais cependant la vente en serait possible.

M. F. S. — N° 1, bon. — N° 2, médiocre. — N° 3, excellent. — N° 4, jamais. — N° 5, 74 fr.

M. B. F., à Ivry. — N° 1, arbitrage exécrable. — N° 2, très-bon. — N° 3, oui. — N° 4, non

M. D. C., à Montmartre. — N° 1, 300 fr. — N° 2, 350 fr. — N° 3, 250. — N° 4, 500 fr.

M. J. de L., à Paris. — La première valeur désignée, est au cours du jour, bonne à acheter. — La seconde est bonne à vendre contre les valeurs dont vous parlez.

M. C. F, à Montreuil. — Toutes ces craintes sont chimériques; les hommes sensés ne s'en préoccupent pas; la Société dont il est question offre sous ce rapport une sécurité entière.

M. P., rue Joubert — La jouissance est effectivement du 1er janvier; l'intérêt est payé à raison de 4 0/0 le 1er novembre et le dividende le 1er mai. — Pour 1853, le paiement des intérêts avait été divisé en deux parties; à l'avenir il se fera en totalité le 1er novembre.

M. A. E. X. — N° 1, très-probablement. — N° 2, non. — N° 3, on espère à 300 fr. — N° 4, à l'époque indiquée le versement ne sera que de 350 fr.; mais au moyen de la distribution des réserves, il y aura libération effective de 6 à 1000 fr. au-dessous de 500 fr. — N° 5, Lyon, Orléans, Nord, Strasbourg. — N° 6, Midi, Grand-Central. — N° 7, oui.

M. O. C. O. — N° 1, également. — N° 2, la première comme spéculation, la seconde comme sécurité et placement.

M. X. X. X. — Nos 1 et 2, cela dépend des événements politiques. — N° 3, non. — Ouest, Rouen, — N° 4, cela dépend des événements.

M. R., à Lunel. — N° 1, comme vous dites 555 fr. — En juillet prochain, 100 fr. sous bonification de 31 fr. 25 c., ce qui portera la somme à débourser à 618 fr. — Le dividende a été de 50 fr.; mais il n'a été distribué que 25 f. — L'intérêt est à 5 0/0.

M. P. de L. — N° 1, Lyon. — N° 2, oui. — N° 3, non.

M. H. — Midi.

M. H. R., Baulieu. — N° 1, non. — N° 2, vendez les nos 6, 7 et 8.

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 23 au 29 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 83,683 voyageurs | 306,030 16 |
| Bagages, marchandises, etc | 400,373 00 |
| TOTAL | 707,503 10 |

Semaine correspondante de 1853.

| | |
|---|---|
| 63,400 voyageurs | 242,435 20 |
| Bagages, marchandises, etc | 354,462 85 |
| PRODUIT total | 596,898 05 |

Recette totale du 1er janvier au 29 avril.

| | |
|---|---|
| 1854 | 11,598,558 05 |
| 1853 | 9,848,434 03 |
| DIFFÉRENCE | 1,750,124 02 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 23 au 29 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 18,820 voyageurs | 97,335 20 |
| Bagages, marchandises, etc | 100,893 90 |
| TOTAL de la semaine | 198,229 10 |
| TOTAL de l'exercice courant | 3,411,625 10 |
| Semaine correspondante de 1853 | 203 418 65 |
| Exercice correspondant de 1853 | 3,026,708 00 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 23 au 29 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 12,579 voyageurs | 37,022 25 |
| Bagages, marchandises, etc | 52,234 40 |
| TOTAL de la semaine | 90,156 65 |
| TOTAL de l'exercice courant | 791,430 20 |
| Semaine correspondante de 1853 | 80,557 65 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 663,127 70 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 23 au 29 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 37,800 voyageurs | 210,598 30 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand. | 167,955 85 |
| TOTAL de la semaine | 378,554 15 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 5,765,822 20 |
| TOTAL | 6,144,376 35 |
| Semaine correspondante de 1853 | 386,546 90 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 5,383,819 95 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 5,770,366 85 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 17 au 23 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 17,188 voyageurs | 35,863 10 |
| Messageries, bagages, marchandises | 30,277 97 |
| TOTAL | 66,141 07 |
| Semaine correspondante de 1853 | 51,945 11 |
| Recette totale du 1er janv. au 23 avril 1854 | 952,926 18 |
| — 1853 | 790,942 12 |
| Différence en faveur de 1854 | 161,984 06 |

Recettes des premiers trimestres 1853-1854.

| | 1853 | 1854 |
|---|---|---|
| Voyageurs | 264,616 40 | 304,138 66 |
| Marchandises, etc | 353,727 71 | 437,264 20 |
| Total | 618,344 11 | 741,403 16 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 23 au 29 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 323,505 02 |
| Bagages, marchandises, etc | 456,875 95 |
| TOTAL | 780,380 97 |
| Semaine correspondante de 1853 | 609,563 46 |
| Différence en faveur de 1854 | 170 817 51 |
| Recettes du 1er janvier au 29 avril | 12,624,156 68 |
| Recette correspondante de 1853 | 9,779,789 30 |
| Différence en faveur de 1854 | 2,844,367 38 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 17e semaine.

Du 23 au 29 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 226,979 13 |
| Marchandises | 313,732 31 |
| TOTAL de la semaine | 540,711 44 |
| Recettes antérieures | 8,050,454 19 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 8,591,165 63 |
| 17e semaine de 1854 | 540,711 44 |
| Semaine correspondante de 1853 | 475,519 00 |
| Différence en faveur de 1854 | 65,192 44 |
| Exercice 1854 | 8,591,165 63 |
| Id. 1853 | 6,587,317 58 |
| Différence en faveur de 1854 | 2,003,848 05 |

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 23 au 29 avril 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 12,379 05 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 24,109 65 |
| TOTAL | 36,488 70 |
| Recettes antérieures | 513,002 29 |
| TOTAL | 549,490 99 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 24 au 30 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 11,996 voyageurs (gr. vitesse | 51,931 35 |
| (Petite vitesse) | 36,008 25 |
| TOTAL | 87,939 60 |
| Rive droite. — 28,357 voyageurs | 25,614 60 |
| Rive gauche — 18,554 voyageurs | 15,108 15 |
| TOTAL | 128,662 35 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 65,557 01 |
| Rive droite | 24,268 80 |
| Rive gauche | 13,762 50 |
| TOTAL | 104,588 31 |
| Recette totale du 1er janvier au 30 avril 1854 : | |
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 1,964,184 66 |
| *Idem.* — 1853 | 1,606,391 44 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 16 au 22 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 92,482 65 |
| Bagages et marchandises | 94 574 95 |
| TOTAL de la semaine | 187,057 60 |
| Semaine correspondante de 1853 | 151,675 30 |
| Augmentation | 35,382 30 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 2,046,982 37 |
| Recette correspondante de 1853 | 2,293,590 50 |
| Augmentation | 653,391 87 |

## Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 16 au 22 avril inclusivement.

(Longueur exploitée, 130 kilom.)

| | |
|---|---|
| 27,652 voyageurs, grande vitesse | 50,373 62 |
| Petite vitesse | 105,068 07 |
| Services annexes | 5,908 67 |
| TOTAL | 161,350 36 |

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse | 37 167 39 |
| Petite vitesse | 112,630 34 |
| Services annexes | 6,595 25 |
| TOTAL | 156,392 98 |

Recette totale du 1er janvier au 22 avril :

| | |
|---|---|
| 1854 | 2,649,319 55 |
| 1853 | 2,238,125 55 |

## Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'avril 1854.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 190,850. | Recettes. | 150,479 90 |
| Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest | | | 80,534 00 |
| Total | | | 231,013 90 |

Avril 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 139,575 | Recettes. | 166,733 26 |
| Différence en faveur de 1854 | | | 64,280 64 |

COMPARAISON :

| | |
|---|---|
| Les quatre mois de 1854 ont donné | 714,801 40 |
| La même période de 1853 a donné | 581,585 14 |
| Différence en faveur de 1854 | 133,216 26 |

## Chemin de fer d'Orsay.

Mois d'avril 1854.

| | Voyag. | Recettes. | Bg. Messag. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| 1851 | 52,465 | 25,322 20 | 558 75 | 25,880 95 |
| 1853 | 30,560 | 13,948 85 | 309 90 | 14,258 75 |
| En faveur de 1854 | 21,879 | 11,373 35 | 248 85 | 11,622 20 |

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## D'ORLÉANS.

*Emprunt de* 1853. — Le nombre d'obligations demandées par les actionnaires ayant dépassé le nombre total de 130,000, le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer les souscripteurs non actionnaires qu'il ne pourra être donné suite à leurs demandes.

Paris, 25 avril 1854.

*Le Directeur de la Compagnie,*
C. DIDION.

---

CHEMINS DE FER

## DE L'EST,

*rue et place de Strasbourg.* — MM. les porteurs d'actions du chemin de fer de Paris à Strasbourg (Est-anciennes), sont prévenus que le solde du dividende de l'exercice 1853, soit 30 fr. 30 c., formant avec les 20 fr. déjà distribués un total de 50 fr. 30 c. par action, se paie, tous les jours, de 11 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie, rue et place de Strasbourg, sur la présentation des titres.

---

CHEMINS DE FER

## DE L'EST,

rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Compagnie de Bâle, qu'ils pourront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à partir du 1er juin 1854, pour effectuer l'échange de ces actions contre des obligations de la Compagnie de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations.

Au moment de l'échange, il sera payé :

1° A chaque action de Strasbourg-Bâle, 10 fr. 50 c., stipulés au traité, à titre de dividende, pour l'exercice 1853;

2° A chaque obligation donnée en échange, 12 fr. 50 c., montant du semestre d'intérêts échéant le même jour, 1er juin.

---

CHEMINS DE FER

## DE L'EST,

rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de Strasbourg et MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, que, le 4 mai, à 3 heures de l'après-midi, il a été procédé, en séance publique, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, au tirage de :

50 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852;

15 obligations de la Compagnie de Strasbourg (rachat du chemin de Gray), émission de 1853,

Et 8 obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis aura lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juin prochain.

---

CHEMIN DE FER

## DU NORD.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Nord qui devait avoir lieu le 29 avril 1854, a été remise au mercredi 24 mai prochain; le nombre des actions déposées était insuffisant pour rendre les délibérations valables, les actionnaires étaient convoqués, non-seulement en assemblée ordinaire pour délibérer sur les comptes annuels de la Société, fixer le dividende à répartir; mais aussi en assemblée extraordinaire pour voter sur les crédits relatifs à la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A LYON.

*Appel de* 100 *fr. par action.* — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 1er juillet prochain.

L'intérêt à raison de 5 0/0 par an sera dû, à partir du 1er juillet, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auront pas été faits dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêts compris), viendra en déduction de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

MM. les actionnaires auront la faculté de se libérer de ce versement, à partir du 1er mai prochain : et, dans ce cas, l'escompte leur sera bonifié au taux de 4 0/0 l'an, sur la somme de 68 fr. 75 c. versés par eux.

Les versements se font à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures.

*Le Secrétaire général,*
G. RÉAL.

---

CHEMIN DE FER

## GRAND-CENTRAL DE FRANCE.

Conformément aux avis déjà publiés et relatifs au tirage au sort, fixé au 9 mai courant, des deux séries d'obligations de la Compagnie des chemins de jonction du Rhône à la Loire,

1° MM. les porteurs des deux actions de capital numéros 306 et 1,690 de la Compagnie du chemin de Saint-Etienne à Lyon, sont prévenus qu'il est attribué, savoir :

A l'action numéro 306, 25 obligations de 625 fr., première série, numérotées de 95,172, à 95,196;

A l'action numéro 1,690, 25 obligations de 625 fr., première série, numérotées de 95,272 à 95,296.

MM. les actionnaires de la même Compagnie, porteurs de titres provisoires de fractions non encore échangés contre des obligations, sont également prévenus que les 53 obligations, du numéro 95,320 au numéro 95,372, attribuées aux fractions, resteront, pour cette fois, en dehors des chances du tirage.

2° MM. les porteurs des actions numéros 2,401 à 2,500, numéros 2,636, 2,686, 2,705, 2,825, 2,856, 2,936, 2,946, 2,998, 3,481, 3,570 de la Compagnie du chemin de Saint-Etienne à la Loire, sont prévenus qu'il leur est attribué, dans l'ordre ci-dessus, les obligations de 625 fr., première série, numérotées de 102,395 à 102,614, et à raison de deux obligations par ancienne action.

3° MM. les porteurs des 255 actions non échangées de la Compagnie du chemin d'Andrezieux à Roanne sont prévenus qu'il leur est attribué, dans l'ordre d'inscription des actions sur les livres à souches de ladite Compagnie, un pareil nombre d'obligations de 500 fr., deuxième série de la Compagnie des chemins de jonction, numérotées de 11,324 à 11,568.

Par ordre du Conseil :

*Le Secrétaire général,*
A. COURTOIS.

---

CHEMIN DE FER

## GRAND—CENTRAL DE FRANCE.

Numéros des 80 obligations de premier ordre et des 40 obligations de second ordre de la Compagnie en liquidation d'Andrezieux à Roanne désignées par le sort dans la séance publique du 25 mars 1854 pour être remboursées au pair de 500 fr., à partir du 1er avril 1854, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à Paris.

OBLIGATIONS DE PREMIER ORDRE.

Série n° 49, obligations nos 961 à 980 inclus, 20 obligations.
Série n° 144, obligations nos 2,861 à 2,888 inclus, 20 obligations.
Série n° 25, obligations nos 481 à 500 inclus, 20 obligations.
Série n° 34, obligations nos 661 à 680 inclus, 20 obligations.
Total, 80 obligations.

OBLIGATIONS DE SECOND ORDRE.

Série n° 45, obligations nos 881 à 900 inclus, 20 obligations.
Série n° 6, obligations nos 101 à 120 inclus, 20 obligations.
Total, 40 obligations.

Paris, le 20 mars 1854.

*Le Secrétaire général,*
A. COURTOIS.

---

COMPAGNIE

## DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire, qui avait été convoquée pour le 27 avril dernier, n'ayant pu être régulièrement constituée par suite de l'insuffisance des dépôts d'actions, est, aux termes de l'art. 32 des statuts, renvoyée au mardi 30 mai courant.

La réunion aura lieu à trois heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Cette seconde assemblée sera valable, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de cette assemblée, c'est-à-dire avant le 16 de ce mois.

Ces dépôts seront reçus de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque dépositaire d'actions une carte d'admission.

Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la délivrance des cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite, comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
G. POUJAUD'HUY.

---

CHEMIN DE FER.

## DE L'OUEST.

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt afférent au deuxième semestre de l'exercice 1853, et le dividende de l'année, ensemble 16 fr. par action, sont payés à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124, à partir du 1er avril.

---

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration de chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles (rive droite) et MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest, que le mercredi 17 courant, à une heure de l'après-midi, il sera procédé, en séance publique, au tirage des obligations à amortir sur les emprunts de 1839 et de 1843 de la Compagnie de la rive droite et sur les emprunts des 7 mai, 27 août 1852 et 17 juillet 1853 de la Compagnie de l'Ouest.

Les remboursements seront effectués à la caisse de la Compagnie de l'Ouest, gare Saint-Lazare, aux époques suivantes :

Emprunt de 1839, Rive droite, 1er juillet 1854;
Emprunt de 1843, Rive droite, 1er janvier 1855;
Emprunt du 7 mai 1852, Ouest, 1er juillet 1854;
Emprunt du 27 août 1852, Ouest, 1er juillet 1854.
Emprunt du 17 juillet 1853, Ouest, 1er juillet 1853.

Ce tirage aura lieu au siége de la Compagnie, gare Saint-Lazare.

---

CHEMIN DE FER

## CENTRAL SUISSE.

DEUXIÈME VERSEMENT DE 50 FRANCS PAR ACTION. — MM. les actionnaires sont prévenus que le paiement de la première moitié du second versement, fixé au 15 mars dernier, a été, par délibération du Conseil d'administration, prorogé au 15 mai prochain.

Toutefois, les versements seront reçus, dès le 15 mars courant, sous bonification des intérêts d'anticipation, à 4 0/0 l'an, à la caisse de MM. Ad. Marcuard et C°, 18, rue Bergère, à Paris.

Le semestre d'intérêt, échu le 10 janvier dernier sur les premiers 100 f., sera compensé ou payé dès ce jour, à raison de 2 fr. par action, au choix des porteurs.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## CENTRAL SUISSE.

*Deuxième versement de 50 fr.* — Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le versement de 50 fr., appelé primitivement moitié au 15 mars, et moitié au 15 mai, doit être parfait au plus tard à cette dernière date.

Aux termes des statuts, les actionnaires retardataires auront à payer les intérêts à raison de 5 0/0 l'an. Les numéros de leurs actions seront publiés à deux reprises. La première, immédiatement après le 15 mai; et la seconde, vingt jours après la première. Si ensuite, après un nouveau délai de quarante jours, le versement n'a pas été effectué, ces actions seront annulées, et la somme déjà versée restera acquise à la Compagnie.

Par décision de l'assemblée générale du 27 avril dernier, les actionnaires qui auront fait dans les délais ci-dessus relatés le versement de 50 fr., auront la faculté, moyennant deux paiements ultérieurs de 25 fr. chacun, au 15 novembre 1854 et au 15 février 1855, de libérer leurs actions à 200 fr., par l'échange de cinq actions libérées de 200 fr., contre deux actions libérées de 500 f.

Les deux versements aux 15 novembre et 15 février pourront être escomptés dès à présent, à raison de 4 0/0 l'an.

Les actionnaires qui préféreront conserver leurs titres actuels et continuer leurs versements au fur et à mesure d'appel jusqu'à 500 fr. par action, n'auront à verser, en 1854, que les 50 fr. appelés au 15 mai, et il leur est donné l'assurance que les appels ultérieurs ne dépasseront jamais la chiffre de 50 fr. à la fois, ni 100 fr. dans l'espace de six mois.

Ceux qui désireront se libérer dès à présent en versant jusqu'au complément de 500 fr. par action, jouiront de l'intérêt à 4 0/0 l'an depuis le jour de leur paiement.

Les versements sont reçus dès ce jour :

A Paris, à la caisse de MM. Ad. Marcuard et C°, banquiers, 18, rue Bergère,

Et à Bâle, au siége de la Compagnie.

---

## CREDIT FONCIER DE FRANCE.

L'administration du Crédit foncier a l'honneur de prévenir les porteurs de promesses d'obligations foncières qui ont réduit leurs engagements à des coupures de 500 fr., qu'ils pourront effectuer jusqu'au 8 mai courant le second versement de 100 fr. sans qu'il leur soit rien demandé pour les intérêts du retard qui courront pour ceux qui n'auront pas effectué leur versement à cette époque.

L'intérêt de 4 fr. 50 par titre libéré de 300 fr., sera déduit de ce versement.

En conséquence, les porteurs n'auront à acquitter que 95 fr. 50 c.

---

SOCIÉTÉ ANONYME

## DE LA MANUFACTURE DE GLACES

D'AIX-LA-CHAPELLE (Prusse rhénane). Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires, en exécution de l'art. 38 des statuts, que l'assemblée générale annuelle aura lieu à Aix-la-Chapelle, au bureau de la Société, le samedi 27 mai 1854, à dix heures précises du matin.

Le Conseil rappelle aux actionnaires, qu'aux termes de l'art. 37 des statuts :

L'assemblée se compose des actionnaires qui sont porteurs de dix actions au moins. Les actions doivent être déposées, quinze jours avant celui de l'assemblée générale, soit chez les banquiers de la Société, soit aux mains du directeur général, qui remettront en échange un récépissé et une carte d'admission nominative et personnelle.

L'actionnaire ayant droit d'assister aux assemblées peut, en vertu d'un mandat spécial, s'y faire représenter par un autre actionnaire ayant le même droit.

Aix-la-Chapelle, le 25 avril 1854.

*Le Directeur général,*

BENOCH.

---

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

## DE CRÉDIT MOBILIER.

La Société a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des actions nouvelles du chemin de fer de l'Est qu'elle se charge, d'opérer, pour leur compte, le versement des 50 francs exigibles du 1er au 15 courant, sur ces titres, ou vertu de l'appel fait par la Compagnie.

Cette avance s'effectue jusqu'au 1er novembre prochain, contre dépôt préalable des actions, à l'intérêt de 4 0/0, c'est-à-dire au même taux que celui alloué par la Compagnie de l'Est.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudraient retirer leurs titres avant le 1er novembre, devront bonifier à la Société générale de Crédit mobilier une commission de 1/2 0/0 sur la somme avancée.

S'adresser, pour opérer le dépôt des titres et donner les signatures nécessaires, aux bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, de 10 à 4 heures, à partir du 5 mai prochain.

---

SOCIÉTÉ ANONYME

DES MINES ET FONDERIES DE ZINC

## DE LA VIEILLE-MONTAGNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende de l'exercice 1853 a été fixé à 40 fr. par dixième d'action.

La première moitié de ce dividende, soit 20 fr. par dixième, sera payé, à partir du 10 mai courant, sur la présentation des coupons :

A Paris, à la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15;

A Liége, à la caisse de la Société de la Vieille-Montagne;

A Bruxelles, à la Société générale.

Les porteurs d'actions et d'obligations de la Société sont admis à déposer leurs titres dans les caisses de la Société à Paris, 19, rue Richer; en Belgique, à Angleur, près Liége.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Les Directeurs de la Société,*

ST-PAUL DE SINÇAY, A. GUYNEMER fils.

---

SOCIÉTÉ

## DES EAUX D'AUTEUIL

MM. les actionnaires de la Société des eaux d'Auteuil, Neuilly et communes environnantes, sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire annuelle, qui devait avoir lieu le 29 avril dernier, n'ayant pu être constituée faute d'un nombre suffisant de votants, une nouvelle réunion est fixée au lundi 15 mai courant, à une heure précise, rue Taranne, 12.

*Le Directeur gérant,*

F. GARNIER.

---

**Service maritime des Messageries impériales.**

## PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIA. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Métallu, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Maratheuisi, le 11; Chalcis; le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne.—Départs chaque 20 jours : les 10 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

### ALGÉRIE.

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONA ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'Inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

---

## MŒURS ET COUTUMES DE L'ALGÉRIE

DANS LE TELL, LA KABYLIE ET LE SAHARA, par le général DAUMAS, directeur des affaires de l'Algérie. Un volume in-16, faisant partie de la *Bibliothèque des chemins de fer.* — Prix : 2 f. 50.

TABLE DES MATIÈRES :

*Le Tell :* Des races qui peuplent l'Algérie. — La Métidja. — De la Civilité puérile et honnête chez les Arabes. — La Chasse en Afrique. — L'Hospitalité. — Le Koheul. — L'Aumône. — Les Ablutions. — Le Ramadan. — Le Chambi à Paris. — Chant sur la prise d'Alger.

*La Kabylie :* La Kabylie. — La Société kabyle. — Les institutions kabyles.—Les Zouaouas.

*Le Sahara :* Le Sahara algérien. — Généralités du Désert — Chevaux du Sahara. —Guerre contre les tribus du Désert Une tribu de Marabouts.—Organisation d'une Caravane.—Les Chameaux coureurs. — Les Tombeaux. — Eloge du Sahara, par Abd-el-Kader.

Librairie de L. Hachette et C°, rue Pierre-Sarrazin, n° 14, à Paris, dans les gares les plus importantes des chemins de fer et chez les principaux libraires.

---

## LA RUSSIE CONTEMPORAINE.

par M. LEOUZON LE DUC, deuxième édition. 1 vol. in-16, faisant partie de la *Bibliothèque des chemins de fer.* Prix : 3 fr.

Cet ouvrage est tout d'actualité; il renferme sur les institutions, les mœurs, la politique, les projets et les ressources de la Russie des renseignements qui mettront les lecteurs à même d'apprécier le but et le caractère de la lutte engagée par l'ambitieux russe.

Librairie de L. Hachette et C°, rue Pierre-Sarrazin, 14, à Paris, dans les gares les plus importantes des chemins de fer, et chez les principaux libraires.

---

NOUVELLE MAISON

## J. BIDAULT,

dirigée par MM. BRAUCOURT et PÉRIER, 6, rue de la Jussienne.

Distributeurs d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettre de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

---

SOCIÉTÉ ANONYME

## DES MINES ET FONDERIES DE PLOMB ET DE ZINC DE STOLBERG ET DE WESTPHALIE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire aura lieu à Aix-la-Chapelle, le lundi 29 courant, à 10 heures du matin, au domicile du directeur général (Rome strasse).

Aix-la-Chapelle, le 24 avril 1854.

*Le Directeur général,*

DE SASSENAY.

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

On a vu pendant tout le mois d'avril l'importance des escomptes qui se renouvelaient chaque jour sur le 3 0/0; ces demandes continuelles de titres auraient dû engager les spéculateurs à la baisse à se montrer fort réservés, car ils devaient craindre une grande rareté de titres pour la fin du mois. Mais, malgré ces symptômes manifestes, on avait continué à vendre, et, pour éviter les escomptes, on avait vendu des primes de préférence, et les primes s'étaient négociées avec de si faibles écarts, qu'il fallait peu d'efforts pour les faire lever au moment de la réponse et créer par suite un découvert considérable au moment même de la liquidation. En effet, la réponse des primes s'étant faite à 63 50, presque toutes les primes ont été levées et l'on est arrivé au jour même de la liquidation, avec des positions très fortes à la baisse. Acheteurs et vendeurs se trouvaient par conséquent en présence au dernier moment. Il s'agissait de savoir lesquels d'entre eux seraient forcés de prendre les devants pour se liquider. Mais la victoire n'a pas été douteuse lorsque l'on a su qu'une grande partie des acheteurs livraient leurs inscriptions. Il en est résulté un véritable étranglement des baissiers à la fin de la bourse du 1er mai. Ainsi, le 3 0/0 s'est élevé tout à coup en liquidation de 63 70 à 64, et à la clôture on était encore à 61 90; tandis que l'on offrait pour fin mai à 64 25, et qu'en dehors du parquet on donnait de la rente à 63 85.

Ce mouvement de hausse était évidemment forcé, et l'on devait s'attendre à une réaction assez forte dès que les besoins de la liquidation seraient satisfaits; mais les escompteurs n'ont pas laissé beaucoup de répit aux vendeurs, car dès la bourse du 4 ils recommençaient à poursuivre le découvert à outrance. Comme le déport s'était maintenu à 30 et 40 c. depuis le jour de la liquidation, les porteurs de titres s'étaient hâtés de vendre leurs rentes au comptant et de racheter à terme à des cours inférieurs, et ces opérations s'étaient faites sur une si vaste échelle, qu'hier l'affiche des escomptes portait 429,000 fr. de rente 3 0/0. L'annonce seule d'un chiffre aussi formidable a mis tous les vendeurs en déroute, et l'on est revenu promptement aux cours de la liquidation.

Les actions de l'Est, qui étaient à 730, ont monté à 747 50 après le détachement du coupon de 30 30; et d'après la vivacité des demandes à la bourse d'hier, on ne doutait pas que le coupon ne fût promptement regagné. Les nouvelles actions de l'Est ont suivi un mouvement à peu près pareil : elles ont monté de 535 à 552 50.

Les actions du Nord ont eu moins d'élasticité, ce que l'on peut attribuer à l'ajournement de l'assemblée. Les cours de cette ligne se sont nivelés avec ceux de l'Est. Elles étaient à 747 50, lorsque les actions de l'Est étaient cotées à 717 50, et ce dernier chiffre est le même que celui du Nord en y ajoutant le coupon. Orléans a éprouvé peu de changements; il s'est cependant soutenu de 1,050 à 1,055. Lyon, qui était retombé à 810, est demandé de nouveau à 820. Les autres lignes se sont améliorées de 5 à 10, et cette hausse est assez insignifiante si on la compare à celle de la rente.

On a commencé à coter au parquet les nouvelles obligations 3 0/0 d'Orléans; elles ont été fort recherchées à 285 et 290, c'est à-dire à 10 et 15 au-dessus du cours d'émission.

Voici quelles ont été les principales valeurs depuis la bourse du 29 avril jusqu'à celle du 4 mai.

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 63 55 à 65 45, et elle est restée à 64 85.

La rente 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 90 95 à 91 50; elle est restée à 91.

La Banque de France a monté de 2,660 à 2,700.

Le Crédit mobilier a monté de 500 à 512 50, il est resté à 510.

Les actions du Nord ont monté de 735 50 à 752 50; elles ont fermé à 745 au comptant et à 746 25 à terme.

L'Est a monté de 727 50 à 745; il est resté à 747 50, coupon détaché.

Les nouvelles de l'Est ont monté de 535 à 547 50 au comptant et à 532 50 au 45 mai.

Lyon a monté de 805 à à 823 75; il est resté à 820 au comptant et à 823 75 à terme.

Orléans a monté de 1,045 à 1,060; il est resté à 1,052 50 au comptant et à 1,055 à terme.

Rouen a monté de 850 à 855; il est resté à 852 50.

Le Havre a monté de 410 à 420; il est resté à 412 50.

Bâle a monté de 360 à 367 50.

Saint Germain a monté de 550 à 560; il est resté à 552 50 au comptant et à 555 à terme.

Lyon à la Méditerranée a monté de 667 50 à 675; il est resté à 672 50.

Genève a varié de 430 à 425.

L'Ouest a monté de 535 à 560; Cherbourg, de 440 à 445; le Grand-Central, de 400 à 405; Dijon, de 545 à 560. Dieppe a varié de 260 à 254; Versailles, de 280 à 277 50.

Le Midi a monté de 502 50 à 510.

*Samedi.* — Toutes les valeurs ont éprouvé un mouvement de hausse sensible, surtout après la réponse des primes. Presque toutes les primes ayant été levées, il y avait un fort découvert pour la liquidation. La rente 3 0/0 a varié de 63 60 à 63 75 au comptant, et de 63 40 à 63 70 à terme; le 4 1/2 0/0, de 90 à 90 30 au comptant, et de 90 à 90 50 à terme. La Banque s'est tenue à 2,660. Le Crédit mobilier a varié de 500 à 501 25; le Nord, de 742 50 à 740; l'Est, de 732 50 à 730; les nouvelles de l'Est, de 535 à 537 50; Orléans, de 1,047 50 à 1,048 75; Lyon, de 805 à 808 75; Lyon à la Méditerranée, de 668 75 à 670; Saint Germain, de 552 50 à 550. Rouen a fait 840; le Havre, 410; Genève, 422 50; l'Ouest, 555; Dijon, 545; Cherbourg, 410; le Midi, 502 50, et le Grand-Central, 402 50.

*Lundi.* — La liquidation s'est faite en forte hausse. Les titres manquaient presque entièrement, et il y avait un déport considérable sur la rente. Le 3 0/0 a monté de 1 05 au comptant à 64 80; il a varié en liquidation de 63 70 à 64 90, et pour fin mai, de 63 60 à 64 25. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 1 10 à 91 40, et en liquidation de 65 à 91 45. Le Crédit mobilier a monté de 8 75 à 510; le Nord, de 5 à 745; l'Est, de 10 à 740; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 542 50; Lyon, de 8 75 à 817 50; Lyon à la Méditerranée, de 3 75 à 673 75; Orléans, de 11 25 à 1,060; Rouen, de 7 50 à 847 50; le Havre, de 5 à 415; Bâle, de 5 à 367 50; Saint-Germain, de 10 à 560; l'Ouest, de 2 50 à 557 50; Cherbourg, de 5 à 445; Dijon, de 2 50 à 547 50; le Midi, de 2 50 à 505; le Grand-Central, de 2 50 à 405.

*Mardi.* — La rente était tenue avec beaucoup de fermeté, mais elle a éprouvé peu de variations. La liquidation des chemins a donné lieu à moins d'oscillation que celle de la rente. La plupart des lignes ont été reportées d'abord avec bénéfice et ensuite avec du report. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 65 à 64 75, et à terme de 64 60 à 64 50; le 4 1/2 0/0, de 91 50 à 91 20 au comptant, et de 91 25 à 91 10 à terme. La Banque a monté de 15 à 2,675. Le Crédit mobilier a varié de 512 50 à 510. Le Nord a fléchi de 2 50 à 742 50. L'Est a monté de 2 50 à 742 50. Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 2 50 à 540. Lyon a monté de 3 75 à 821 25. Lyon à la Méditerranée a fléchi de 1 25 à 672 50; Orléans, de 1 25 à 1,058 75; Bâle, de 2 50 à 365; Saint-Germain, de 2 50 à 557 50. Le Havre a monté de 1 25 à 416 25; Dijon, de 1 25 à 548 75; le Midi, de 5 à 510; Genève, de 5 à 430. Le Grand-Central s'est tenu à 405; Cherbourg, à 445.

*Mercredi.* — La bourse était faible. Toutes les valeurs ont un peu rétrogradé sur les cours de la veille. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 45 à 64 30, et à terme de 30 à 64 10; le 4 1/2 0/0, de 70 à 90 50, et à terme de 60 à 90 50. La Banque a monté de 25 à 2,700. Le Crédit mobilier a fléchi de 7 50 à 502 50; le Nord, de 3 75 à 738 75; l'Est, de 3 75 à 738 75. Les nouvelles de l'Est ont monté de 2 50 à 542 50. Lyon a fléchi de 7 50 à 813 75; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 662 50; Orléans, de 8 75 à 1,050. Rouen a monté de 2 50 à 850; le Havre, de 3 75 à 412 50; l'Ouest, de 2 50 à 557 50; Cherbourg, de 2 50 à 442 50; le Grand-Central, de 2 50 à 5 2 50; le Midi, de 5 à 505; Saint-Germain, de 7 50 à 550. Bâle a monté de 2 50 à 367 50; Dijon, de 1 25 à 550.

*Jeudi.* — Un escompte de 429,000 fr. de rente a tellement raréfié les titres en forçant les vendeurs à racheter que la rente a repris avec rapidité. Les chemins de fer étaient fermes, mais ils ont monté moins vivement que le 3 0/0. La rente 3 0/0 a monté de 85 au comptant à 65 45, et de 75 à terme à 64 85 le 4 1/2 0/0 de 50 c. au comptant, et à terme à 91. La Banque s'est tenue à 2,700. Le Crédit mobilier a repris de 7 50 à 710; le Nord, de 6 25 à 745; l'Est, de 8 75 à 717 50, coupon détaché; les nouvelles de l'Est, de 5 à 545; Lyon, de 6 25 à 820; Lyon à la Méditerranée, de 10 à 672 50; Orléans, de 2 50 à 1,052 50; Rouen, de 2 50 à 852 50; le Havre, de 5 à 415; l'Ouest, de 2 50 à 560; Cherbourg, de 2 50 à 445; Dijon, de 5 à 555; le Midi, de 5 à 510; le Grand-Central, de 2 50 à 405. Bâle s'est tenu à 367 50.

*Vendredi.* — Il y a eu une amélioration notable dans les différentes valeurs. La rente 3 0/0 a monté de 30 à 65 45 au comptant, et de 40 à 65 25 à terme; le 4 1/2 0/0, de 25 à 91 25 au comptant, et de 30 à 91 30 à terme. La Banque a fait 2,710; le Crédit mobilier, 516 25; le Nord, 715 50; l'Est, 715 50; les nouvelles, 555; Lyon, 827 50; Lyon à la Méditerranée, 675; Orléans, 1057 50; Rouen, 855; le Havre, 415; l'Ouest, 570; Cherbourg, 445; Dijon, 555; le Midi, 540; le Grand-Central, 406 25; Bâle, 370.

J. Mirès

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 29 avril au 5 mai 1854.

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions | Valeur d'émiss. | Somme payée | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853 | Époques de jouissance | Noms des lignes | Samedi 29 Compt. | Samedi 29 Terme | Lundi 1 Compt. | Lundi 1 Terme | Mardi 2 Compt. | Mardi 2 Terme | Mercredi 3 Compt. | Mercredi 3 Terme | Jeudi 4 Compt. | Jeudi 4 Terme | Vendredi 5 Compt. | Vendredi 5 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 41 fr. 50 p. un an | juillet 1853. | Nord | 740 | 742 50 | 745 | 745 | [illegible] 50 | 742 50 | 738 75 | 738 75 | 745 | 746 25 | 747 50 | 748 75 |
| tout. | 137 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 60 fr. | janv. 1854 | Paris à Rouen | 840 | 835 | 847 50 | » | 847 50 | » | 850 | 850 | 850 50 | 855 | 855 | 855 |
| tout. | 92 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 30 fr. p. un an. | mars. 1854 | Rouen au Havre | 440 | » | 445 | » | 446 25 | » | 442 50 | » | 442 50 | » | 445 | » |
| tout. | 54 | 94 | 36.000 | 500 | 400 | 14 fr. p. un an. | avril. 1854 | Dieppe et Fécamp | 255 | » | 255 | » | 255 | » | 260 | » | 255 | » | » | » |
| » | » | 99 | 60.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | juillet 1853 | Caen et Cherbourg | 440 | » | 445 | » | 445 | » | 442 50 | » | » | » | 445 | 450 |
| tout | 25 | 99 | 54.000 | 250 | tout | 22 fr. 50 p. un an | janv. 1853 | Saint-Germain | 550 | 552 50 | 560 | » | 557 50 | » | 550 | » | 552 50 | » | 560 | 562 50 |
| tout. | 17 | 99 | 30.000 | 500 | tout | 45 fr. | juillet 1852 | Versailles (r. g.) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 290 | » |
| 119 | » | 99 | 70.000 | 500 | 250 | 21 fr. | avril 1853. | Ouest | 565 | 565 | 557 50 | » | 560 | » | 557 50 | 575 | 560 | » | 570 | » |
| tout. | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | Paris à Sceaux | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| 1118 | 1362 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 62 fr. 50 p. un an | oct. 1854 | Orléans | 1049 75 | 1050 | 1060 | 1058 75 | 1058 75 | 1055 | 1050 | 1050 | 1055 | 1055 | 1057 50 | 1057 50 |
| 617 | 800 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 50 fr. 30 p. un an. | janv. 1854. | Paris à Strasbourg | 730 | 732 50 | 740 | 737 50 | 742 50 | 742 75 | 738 75 | 740 | 747 50 | 747 50 | 747 50 | 747 50 |
| » | » | » | 250.000 | 500 | 100 | 4 0/0 p. un an. | » | Id. nouvelles | 535 | 537 50 | 542 50 | 542 50 | 540 | 543 75 | 542 50 | 542 50 | 540 25 | 552 50 | 555 | 556 25 |
| 11 | 100 | 3 | 84.000 | 350 | tout | 14 fr. p. un an. | janv. 1853 | Strasbourg à Bâle | 362 50 | » | 367 50 | » | 365 | » | 367 50 | » | 367 50 | » | 370 | » |
| 283 | 513 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 37 f. 50 | janv. 1854 | Paris à Lyon | 838 75 | 840 | 847 50 | 847 50 | 921 25 | 847 50 | 843 75 | 845 | 821 75 | 822 50 | 827 50 | 827 50 |
| » | » | 99 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | | Provins aux Ormes | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 127 | 99 | 23.200 | 500 | 300 | 5 0/0 (1). | juillet 1853 | Dijon à Besançon | 545 | » | 547 50 | » | 548 75 | 548 75 | 550 | 545 | 550 | 550 | 555 | [illegible] |
| » | » | » | » | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | » | Lyon à Genève | 422 50 | » | » | » | 430 | » | 425 | » | » | » | » | » |
| » | » | 99 | 80.000 | 500 | 300 | 16 fr. p. un an. | janv. 1854 | Lyon à la Méditerr. | 670 | 670 | 672 75 | 675 | 672 50 | 681 75 | 672 50 | 670 | 672 50 | 672 50 | 673 | 675 |
| » | 750 | 99 | 134.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | avril 1853 | Chemins du Midi | 502 50 | 510 | 505 | » | 510 | 510 | 505 | 505 | 505 | 515 | 510 | 520 |
| tout. | 52 | 99 | 16.000 | 500 | tout | néant. | » | Bordeaux à la Teste | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | » | » | » | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | » | Grand Central | 402 50 | 402 50 | 405 | » | 405 | 402 50 | 402 50 | 402 50 | 405 | 405 | 406 25 | 405 |
| tout | 40 | 90 | 12.500 | 1.000 | tout | 27 fr. 50 par an | février 1853 | Naples à Castellam. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| tout. | 30 | 99 | 9.400 | 500 | tout | 25 fr. 70 p. an an | janv. 1853. | Anvers à Gand. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

(1) Pendant la durée des travaux.

| | Samedi 29 Compt. | Samedi 29 Terme | Lundi 1 Compt. | Lundi 1 Terme | Mardi 2 Compt. | Mardi 2 Terme | Mercredi 3 Compt. | Mercredi 3 Terme | Jeudi 4 Compt. | Jeudi 4 Terme | Vendredi 5 Compt. | Vendredi 5 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rentes 3 0/0 | 63 75 | 63 70 | 64 80 | 63 90 | 64 75 | 64 80 | 64 30 | 64 10 | 65 15 | 64 85 | 65 45 | 65 25 |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 90 30 | 90 50 | 91 40 | 91 15 | 91 20 | 91 10 | 90 50 | 90 50 | 91 | 91 | 91 25 | 91 30 |
| Banque de France | 2690 | » | » | » | 2675 | » | 2710 | » | 2700 | » | 2710 | » |
| Crédit mobilier | 501 25 | 501 25 | 510 | 510 | 510 | 507 50 | 502 50 | 502 50 | 510 | 510 | 516 25 | 513 75 |
| Comptoir national | 492 50 | » | » | » | 497 50 | » | 495 | » | 497 50 | » | 490 | » |
| Banque foncière | 450 | » | 451 | » | 440 | » | 451 | » | 440 | » | 452 50 | » |
| Do Obligations (Cert.) | 915 | » | » | » | 915 | » | 915 | » | » | » | » | » |
| Do Obligations de 500 fr. | 391 50 | » | 395 | » | 395 | » | 395 | » | 395 | » | 395 | » |
| Do 10 d'Obligations | 95 | » | » | » | » | » | » | » | 95 | » | » | » |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

| Date des emprunts | Nombre d'obligat. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émiss. | Somme pay. à ce jour | Prix de rembours. | Intérêt aux mois | Époques des tirages | Dates des paiements |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1854. | 150.000 | 75 ans | 325 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| Do. | 80.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 3 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 99 — | 535 | 375 | 625 | 5 0/0 | » | Do |
| 1852. | 181.330 | 99 — | » | tout. | 500 | 3 0/0 | » | janvier juillet. |
| Do. | 3.300 | 99 — | 1000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | assemb. gén. | Do |
| Do. | 50.300 | 99 — | 500 | tout. | 650 | 5 0/0 | Do | décembre juin. |
| 1840. | 11.431 | 41 — | 1.425 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Do | janvier juillet. |
| Do. | 6.201 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Do |
| 1852. | 1.406 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Do |
| 1853. | 17.200 | •• •• | 1.250 | 375 | 1.250 | 5 0/0 | » | Do |
| 1841. | 7.316 | 30 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | Do |
| 1850. | 9.934 | 75 — | 1.075 | tout. | 1.250 | 25 | » | Do |
| 1842. | 9.994 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | Do |
| 1844. | 3.331 | 60 — | » | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Do | Do |
| 1852. | 150.000 | 60 — | 340 | tout. | 500 | 3 0/0 | » | Do |
| 1845 | 3.887 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | Do | Do |
| 1847. | 1.938 | 68 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Do |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Do | mars septembre. |
| 1845. | 5.000 | 97 — | 900 | tout. | 1.250 | 0 0/0 | Do | janvier juillet. |
| 1843. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | mars. | avril octobre. |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | 375 | 625 | 5 0/0 | Do | janvier juillet. |
| 1841. | 1.000 | •• •• | » | tout. | 625 | 25 •• | Do | avril octobre. |

### Cours du 29 avril au 5 mai 1854.

| Noms des compagnies | 29 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-Boulogne | 297 50 | 300 | 306 | 300 | 300 | 320 |
| Paris à Lyon | » | 900 | 900 | 867 50 | 900 | 900 |
| Lyon à la Méditerranée 5 0/0 | 475 | 472 50 | 472 50 | 470 | 470 | 470 |
| Do Nouvelles 3 0/0 | 295 | 285 | 287 50 | 287 50 | 290 | 290 |
| Montereau à Troyes | » | » | » | 910 | » | » |
| Paris à Strasbourg | 490 | » | 492 50 | 493 50 | 495 | 496 |
| Saint-Germain (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| Versailles (r. d.) | » | » | » | » | » | » |
| Ouest | » | 947 50 | 947 50 | 947 50 | » | 950 |
| Do (nouvelles) | » | 941 50 | » | 950 | 950 | 950 |
| Saint-Étienne à Lyon | » | » | » | » | » | » |
| Do (2e émission) | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Orléans | 1000 | » | 1000 | 1000 | 1000 | » |
| Do (Nouvelles 1848) | » | » | » | » | » | » |
| Do (Nouvelles 1852) | 285 | 285 | » | 283 75 | 290 | 290 |
| Paris à Rouen | » | 1000 | » | » | » | » |
| Do (nouvelles) | 975 | » | » | 975 | » | 975 |
| Rouen au Havre | » | » | 925 | 950 | » | 990 |
| Do (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| Strasbourg à Bâle | » | » | » | » | » | » |
| Do (nouvelles) | » | 475 | » | 475 | 475 | 475 |
| Dijon à Besançon | » | » | » | » | » | » |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 28 avril au 4 mai 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes | 28 | 29 | 1 | 2 | 3 | 4 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 717 50 à 733 75 | 713 75 à 750 | | 747 50 à 752 50 | 747 50 à 752 50 | 743 75 à 750 |
| Paris à Strasbourg | 725 à 731 25 | 725 à 747 50 | | 750 à 745 | 747 50 à 743 75 | 718 75 à 727 50 |
| Orléans | 1025 à 1075 | 1025 à 1075 | | 1025 à 1075 | 1025 à 1025 | 1025 à 1075 |
| Paris à Rouen | 800 à 850 | 800 à 850 | | 800 à 850 | 800 à 850 | 800 à 850 |
| Rouen au Havre | 400 à 425 | 400 à 425 | | 400 à 425 | 400 à 425 | 425 à 450 |
| Lyon | 800 à 812 50 | 800 à 812 50 | | 806 25 à 815 | 805 à 822 50 | 797 75 à 800 |
| Ouest | » | » | | » | » | » |

## Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. — A. (argent) demandé.

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Caisse Béchet, Dethomas et Ce | 500 | 375 |
| — | » | » |
| Oblig. de la ville de Paris (1849) | 1000 | 1020 |
| Do Do (1852) | 1000 | 1100 |
| Sambre à l'Oise ... Canal | 1000 | 775 |
| Sambre française canalisée | 500 | 1500 |
| Tenez ... Cuivre | 100 | 92 50 |
| Vieille-Montagne ... Zinc | 200 | 465 |
| Nouvelle-Montagne ... Zinc | 1000 | 1300 |
| Meuse ... Zinc | 250 | » |
| Stolberg ... Zinc | 750 | 907 50 |
| [illegible] | 750 | 651 |
| Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre | 100 | 35 |
| Blanzy ... Charbon | 500 | 540 |
| [illegible] ... Charbon | [illegible] | [illegible] |
| Charbonnages belges | 500 | 320 |
| Pont-de-Loup (sud) ... Charbon | 1000 | 220 |
| Mines de la Loire ... Charbon | 1/7200 | 610 |
| Centre-du-Flénu ... Charbon | 1000 | 150 |
| Long-Pendu ... Charbon | 500 | 210 |
| Epinac ... Charbon | 1/2 400 | » |
| Haute Loire ... Charbon | 500 | 250 |
| Montchanin ... Charbon | 5001 | » |
| Azincourt ... Charbon | 1/4 500 | 200 |

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Echarcon ... Papeterie | 1000 | 1025 |
| Essonne ... Papeterie | 1000 | » |
| Bastennes ... Asphalte | 1000 | » |
| Marcinelle-sur-Sambre ... Forges | 1000 | 1550 |
| Aveyron (Decazeville) ... Forges | 500 | 600 |
| Maubeuge (Nord) ... Forges | 500 | 301 |
| Alais ... Forges | 2000 | 1700 |
| Chatillon et Commentry ... Forges | 1000 | 1100 |
| Providence ... Forges | 1000 | 1025 |
| Herserange (n. libér.) ... Forges | 301 | 19 |
| Le Phénix | 700 | » |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1000 | 1550 |
| Valentin-Coq ... Usine | 500 | 601 |
| Société Cail et Ce ... Usine | 500 | 602 50 |
| Christofle ... Usine | 500 | 915 |
| Tuyaux de Chameroy ... Usine | 500 | » |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 2 |
| Gaz anglais Paris | 2500 | 1000 |
| — français Paris | 500 | 710 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1275 |
| — de Belleville libéré | 500 | 1150 |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 825 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 765 |
| — de l'Est Vincennes | 500 | » |

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | » |
| — d'Arbes, 1re série | 100 | 90 |
| — Do 2e série | 100 | 45 |
| — de Besançon | 450 | 525 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | » |
| — de Versailles | 500 | 575 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries impériales | 1000 | 1000 |
| — Caillard | 1000 | 1003 |
| Gondoles parisiennes | [illegible] | 101 |
| Omnibus (Entreprise générale) | 1500 | 1701 |
| Omnibus rive gauche | 250 | » |
| Favorites ... Omnibus | 500 | 1025 |
| Hirondelles ... Omnibus | 1000 | » |
| Orléanaises ... Omnibus | 1000 | 781 |
| Tricycles ... Omnibus | 500 | 500 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | 105 |
| [illegible] ... Pet. voit. | 500 | 520 |
| Lutéciennes ... Pet. voit. | 500 | 561 |
| Sylphides ... Pet. voit. | 500 | 510 |
| Générale ... Ass. maritime | 12500 | 12 0/0 |
| Lloyd français ... Maritime | 5000 | 9 0/0 |
| Union des Ports ... Maritime | 5000 | 8 0/0 |
| Mélusine ... Ass. maritime | 5000 | 17 0/0 |

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Sécurité ... Maritime | 5000 | 29 0/0 b. |
| Sauvegarde ... Maritime | 5000 | 0 0/0 b. |
| Océan ... Maritime | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ... Incendie | 4000 | 125 0/0 b. |
| Générale ... Incendie | 5.000 | 35.500 |
| Union ... Incendie | 5000 | 37 0/0 b. |
| France ... Incendie | 5000 | 35 0/0 b. |
| Phénix ... Incendie | 1000 | 3000 |
| Providence ... Incendie | 2400 | 50 0/0 b. |
| Urbaine ... Incendie | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance ... Incendie | 5000 | 5 0/0 b. |
| Eventualités d'Avignon | 31 50 | » |
| — de [illegible] | 19 | » |
| — de Pompeux | 25 | » |
| Glaces d'Oignies ... Fabrique | 1000 | 1101 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 501 |
| — de Montluçon | 500 | 400 |
| Docks | 250 | 175 |
| Fourneaux réunis | 500 | 500 |
| Matériel [illegible] | 500 | 720 |
| [illegible] (Prévost) | 500 | 500 |
| Gymnase | 500 | » |
| Palais de Cristal | 100 | 12 50 |
| Richer | 500 | 350 |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Ce, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges).

N. 714. 18e ANNÉE. — N° 19. SAMEDI, 13 MAI 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris.. ..... | 12 f. — | 22 f. |
| Départements .... | 13 » — | 24 » |
| Etranger ..... | 16 » — | 30 » |

FONDÉ EN 1842

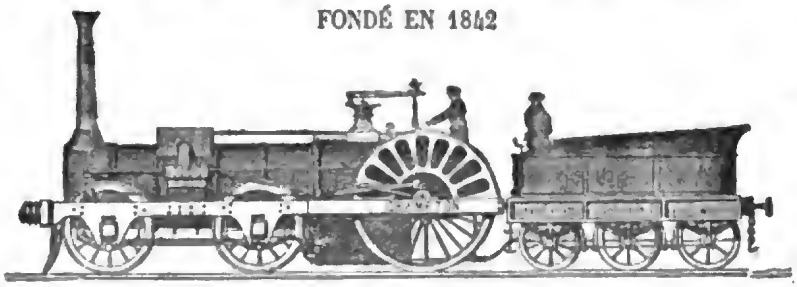
PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### SOMMAIRE.

Banque de France. Réduction du taux de l'escompte. Examen de la situation au 11 mai, 353. — Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 13 avril 1854, 354. — Revenus probables des chemins de fer pour 1854, 354 — Recettes comparées des chemins de fer français, 355. — Chemin de fer d'Orléans et prolongements. Ouverture de la section de Châteauroux à Argenton, 357. — Chemin de Provins aux Ormes, 357. — Chemin de Lyon à la Méditerranée, 357. — Chemin de Saint-Germain. Section du bois de Boulogne, 358. — Nouveau système de pont en fer et tôle, 358. — Résumé des recettes, 359. — Avis aux actionnaires, 359. — Chemins de fer de l'Est. Cahier des charges supplémentaire, 360. — Chemins de fer bavarois, 360. — Chemins de fer allemands, 361. — Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne. Rapport du Conseil d'administration, 361. — Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Silésie. Rapport du Conseil d'administration, 362. — Ordonnances rendues pendant le mois d'avril, 363. — Correspondance, 363. — Recettes, 364. — Annonces, 365, 366. — Chronique de la Bourse, 367. — Bourse, 368.

## Banque de France.

*Réduction du taux de l'escompte. — Examen de la situation au 11 mai.*

Le *Moniteur* du 12 mai publie la décision suivante :

BANQUE DE FRANCE.

« Le Conseil général de la Banque, dans sa séance de ce jour, a abaissé, à compter de demain 12 mai, de 5 à 4 0/0 le taux de l'escompte des effets de commerce et de ses avances.

« Paris, 11 mai 1854.

« *Le secrétaire général,*

« VILLE. »

Nous n'avions pas trop présumé, on le voit, de la haute intelligence des administrateurs de la Banque, lorsque nous exprimions, la semaine dernière, l'espérance de voir notre plus ancien établissement de crédit seconder le mouvement de reprise, par la réduction du taux de l'escompte.

La décision du 11 mai, préparée dès le 4 par une discussion générale au sein du conseil de la Banque, répond à des besoins réels. Elle était d'ailleurs indiquée comme nécessaire et urgente par la situation des principaux comptes correspondant aux divers services de la Banque.

Cette situation, publiée ce matin par le *Moniteur* en même temps que l'avis relatif à la réduction du taux de l'escompte, présente les résultats suivants. — Afin de les rendre plus sensibles, nous les rapprochons de ceux indiqués par les situations précédentes.

ESPÈCES EN CAISSE.

| Taux de l'escompte. | Mois. | Millions. |
|---|---|---|
| 4 0/0 | Janvier. | 295 |
| 5 0/0 | Février, | 281 |
| 5 0/0 | Mars, | 292 |
| 5 0/0 | Avril, | 369 |
| 5 0/0 | **Mai,** | **409.** |

*L'augmentation* de l'encaisse est continue depuis l'élévation du taux de l'escompte ; elle n'est pas moindre de 114 millions en quatre mois, et de 40 millions depuis la dernière situation.

PORTEFEUILLE.

| | | |
|---|---|---|
| 4 0/0 | Janvier. | 403 |
| 5 0/0 | Février. | 411 |
| 5 0/0 | Mars. | 381 |
| 5 0/0 | Avril. | 382 |
| 5 0/0 | **Mai.** | **336** |

Les services rendus au commerce par la Banque sont d'autant moins importants que le taux de l'escompte est plus élevé. La *diminution* sur le portefeuille est de 67 millions depuis le mois de janvier; de 46 millions depuis un mois. Ce n'est pas à dire que le mouvement commercial se soit ralenti dans cette proportion ; loin de là, c'est que le papier s'est fait en banque au-dessous du taux officiel : aussi remarque-t-on une diminution assez sensible (voir plus loin) dans le solde créditeur des comptes-courants particuliers. C'est-à-dire que les titulaires de ces comptes ont fait directement les escomptes que le taux fixé par la Banque repoussait de son portefeuille.

AVANCES SUR EFFETS PUBLICS.

| | | |
|---|---|---|
| 4 0/0 | Janvier | 43 |
| 5 0/0 | Février | 88 |
| 5 0/0 | Mars | 34 |
| 5 0/0 | Avril | 29 |
| 5 0/0 | **Mai** | **26** |

Ces chiffres parlent d'eux-mêmes et dispensent de tout commentaire. La rente à 63 fr. donne un revenu qui n'excède pas 4 3/4 0/0 ; il était donc onéreux d'emprunter sur rentes à 5 0/0. De là une diminution de 40 0/0 sur les avances depuis 4 mois.

AVANCES SUR ACTIONS ET OBLIGATIONS DE CHEMINS DE FER.

| | | |
|---|---|---|
| 4 0/0 | Janvier | 85 |
| 5 0/0 | Février | 63 |
| 5 0/0 | Mars | 64 |
| 5 0/0 | Avril | 56 |
| 5 0/0 | **Mai** | **51** |

La *diminution* des emprunts sur titres de chemins de fer est constante depuis l'élévation du taux de l'escompte; elle atteint 40 0/0. Cela ne vient pas seulement de ce que le prix de l'argent était trop élevé, mais aussi de ce que la Banque prête d'autant moins que la garantie qui lui est offerte est plus solide, c'est-à-dire le prix plus faible. Aux époques de hausse continue, d'engouement, la Banque n'hésite pas, par exemple, à prêter 450 fr. sur une action de Lyon cotée 1,000 fr. et versée de 250 fr.; mais elle n'avance plus à grand'peine que 300 fr. sur la même action descendue à 790 fr. Il y a peut-être là quelque chose de contradictoire qui mérite l'attention du Conseil de la Banque; le

Digitized by Google

*quantum* du prêt ne peut-il pas approcher davantage de la limite légale à mesure que les cours se rapprochent du pair?

BILLETS EN CIRCULATION.

| | | |
|---|---|---|
| 4 0/0 | Janvier | 643 |
| 5 0/0 | Février | 624 |
| 5 0/0 | Mars | 599 |
| 5 0/0 | Avril | 595 |
| 5 0/0 | **Mai** | **590** |

L'*affaiblissement* de la circulation est la conséquence naturelle de l'augmentation des espèces et de la diminution des escomptes et des avances. La régularité de ce mouvement, sa continuité, étaient un signe évident de la nécessité de modifier le taux de l'escompte.

COMPTES COURANTS PARTICULIERS.

| | | |
|---|---|---|
| 4 0/0 | Janvier | 153 |
| 5 0/0 | Février | 153 |
| 5 0/0 | Mars | 157 |
| 5 0/0 | Avril | 202 |
| 5 0/0 | **Mai** | **167** |

Nous avons déjà indiqué plus haut, comme étant l'une des causes de la réduction des comptes courants, l'escompte direct par les capitalistes du papier de commerce qui n'allait plus à la Banque; une autre cause des retraits de fonds, c'est l'achat des bonnes valeurs dépréciées à la Bourse par une panique sans motifs. On remarque en effet dans les situations comparées de la Banque, que le chiffre le plus élevé des comptes courants correspond à l'époque de la plus grande baisse, tandis que la situation au 11 mai, qui fait ressortir une diminution de 35 millions sur les comptes courants, suit immédiatement une liquidation qui a vu lever une très-grande quantité de titres et effectuer des escomptes importants. Les bas prix ont donc déterminé des achats sérieux, soldés avec des capitaux sans emploi et en dehors de toute spéculation à découvert.

Cette circonstance est précieuse à noter et présage une grande fermeté de cours, qu'augmentera encore la mesure prise par la Banque en faveur du commerce et des emprunteurs sur titres.

RÉSUMÉ.

Nous avons peu de choses à ajouter aux chiffres et aux observations sommaires qui précèdent non pas pour justifier la réduction du taux de l'escompte, mais afin de démontrer qu'elle était dans la force des choses et une nécessité impérieuse de la situation respective de la Banque et de la place.

Maintenant, un fait assez remarquable, et dont nous devons dire deux mots, s'est produit, qui a vivement étonné quelques personnes. Le jour même où la Banque de France réduisait le taux de son escompte de 5 à 4 0/0, la Banque d'Angleterre élevait le sien de 5 à 5 1/2. L'opposition qui apparaît entre ces deux mesures indique des situations de place différentes, mais elle n'a rien qui doive nous inquiéter. Depuis plusieurs mois déjà, à mesure que les caisses de la Banque de France s'emplissaient de matières envoyées du Nord et du Sud-Est, les coffres de la Banque d'Angleterre continuaient à se vider pour des expéditions lointaines, pour des *settlements* dans des pays nouveaux qui ne renverront la contre-partie de ces premières mises que dans plusieurs années. Maintenant, y a-t-il à craindre que la différence entre le taux de l'escompte dans les deux pays détermine des opérations qui soient défavorables à la France? En aucune manière. S'il s'agit d'importations mensuelles à solder, nous n'achèterons pas pour le seul plaisir d'être agréables à nos voisins, mais parce que nous y trouverons un bénéfice à réaliser : résultat qui est à poursuivre et non à craindre.

Si ce sont seulement des arbitrages de change, si nous prenons de l'argent à la Banque de France à 4 0/0, et que nous le prêtions sur bonne garantie aux Anglais à 5 1/4 0/0, c'est-à-dire meilleur marché que ne le ferait la Banque de Londres, c'est encore nous qui ferons le plus gros bénéfice, et l'avantage offert à l'emprunteur anglais sera la prime qui nous vaudra sa clientèle : là, encore donc, point de crainte à concevoir, mais bien plutôt un but à atteindre, si nous ne trouvons pas en France de meilleur placement de nos capitaux. Nous n'en sommes pas encore là, par malheur : ce n'est pas 5 1/4 0/0 que rapportent nos bonnes valeurs, mais 7 0/0. Voilà le véritable emploi de nos fonds et de ceux que la Banque nous offre à 4 0/0, laissant ainsi un profit net de 3 0/0 à ceux qui lui empruntent.

Encore une fois, donc, pas de craintes du côté de l'Angleterre, et des bénéfices à réaliser pour tout le monde, grâce à l'initiative que le Conseil de la Banque de France a prise d'une manière si opportune.

AD. BLAISE (des Vosges).

*P. S.* La réduction du taux de l'escompte a été accueillie à la Bourse par une hausse générale sur toutes les valeurs, et spécialement par une amélioration de 50 fr. sur le cours des actions de la Banque. En servant le public et l'industrie, la Banque a donc fait elle-même une excellente affaire.

## Situation de la Banque de France et de ses succursales au Jeudi 13 avril 1854.

ACTIF.

| | | |
|---|---|---|
| Argent monnayé et lingots.... | 249,018,429 | 56 |
| Numéraire dans les succursales. | 160,612,447 | » |
| Effets échus hier à recouvrer ce jour..... | 2,257,353 | 35 |
| Portefeuille de Paris, dont 53,358,195 fr. provenant des succursales..... | 165,112,561 | 33 |
| Portefeuille des succursales, effets sur place..... | 170,643,822 | » |
| Avances sur lingots et monnaies | 1,022,600 | » |
| Avances sur lingots et monnaies dans les succursales..... | 1,284,693 | » |
| Avances sur effets publics français..... | 49,346,136 | 10 |
| Avances sur effets publics français dans les succursales... | 8,439,950 | » |
| Avances sur actions et obligations de chemins de fer..... | 36,273,000 | » |
| Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales..... | 14,459,220 | » |
| Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848..... | 70,000,000 | » |
| Escompte au trésor de bons du trésor. . . . . | 30,000,000 | » |
| Rentes de la réserve ..... | 40,000,000 | » |
| Rentes, fonds disponibles..... | 55,447,573 | 97 |
| Hôtel et mobilier de la Banque | 4,000,000 | » |
| Immeubles des succursales... | 4,019,088 | » |
| Intérêts dans les comptoirs nationaux d'escompte ..... | » | » |
| Dépenses d'administration de la Banque et des succursales... | 1,158,432 | 87 |
| Divers..... | 2,000,400 | 65 |
| Effets en souffrance..... | 98,001 | 03 |
| | 1,003,193,409 | 08 |

PASSIF.

| | | |
|---|---|---|
| Capital de la Banque..... | 91,250,000 | » |
| Réserve de la Banque..... | 12,980,750 | 14 |
| Réserve immobilière de la Banque | 4,000,000 | » |
| Billets au porteur en circulation, de la Banque..... | 453,370,400 | » |
| Billets au porteur en circulation, des succursales..... | 134,782,675 | » |
| Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales..... | 7,040,615 | 16 |
| Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales... | 13,131,001 | » |
| Compte courant du Trésor créditeur ..... | 74,589,499 | 77 |
| Comptes courants de Paris.... | 166,503,353 | 14 |
| Comptes courants dans les succursales..... | 29,610,612 | » |
| Dividendes à payer..... | 442,864 | 25 |
| Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales. | 9,776,024 | 21 |
| Droits de garde. . . . . | 14,069 | 83 |
| Rée-compte du dernier semestre à Paris et dans les succursales | 4,289,106 | 12 |
| Divers..... | 2,412,438 | 44 |
| | 1,003,193,409 | 08 |

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

*Le Gouverneur de la Banque,*
Comte D'ARGOUT.

## Revenus probables des chemins de fer pour 1854.

L'étude des chemins de fer nous a amenés souvent à apprécier les revenus probables des actions de nos principales lignes. Ces appréciations, faites quelquefois à des époques peu avancées de l'année, se sont généralement réalisées; mais pour l'année 1853, tous les revenus ont été inférieurs à nos prévisions. Ainsi, nous avions évalué les revenus de l'Or-

Digitized by Google

léans à 67 fr. par action
Du Lyon à 42 —
Du Strasbourg à 56 —
Du Nord à 50 —

Le produit pour ces quatre chemins n'a été en réalité :

Pour l'Orléans, que de 62 f. 10 par act.
Pour le Lyon, que de 37 50 —
Pour le Strasbourg, que de 50 30 —
Pour le Nord, que de 46 —

Ces différences assez considérables méritent quelques explications qui seront une nouvelle preuve de la réserve et de l'attention que nous portons dans ces études et du désir que nous avons d'éclairer nos abonnés.

Les recettes sur le chemin d'Orléans suivaient une marche ascendante très-prononcée par suite de l'ouverture de la ligne jusqu'à Bordeaux, lorsque l'accident de Poitiers est arrivé. Par suite, le nombre des trains a été réduit et la vitesse ralentie ; le chiffre des recettes s'est par conséquent abaissé. De plus, le procès fait à la Compagnie d'Orléans, en mettant à sa charge des dépenses considérables et tout à fait imprévues, a contribué à diminuer le revenu pour l'année 1853. Ce sont ces causes qui ont plus particulièrement contribué à abaisser le revenu, qui se serait sans cela tout à fait rapproché du chiffre de 67 fr.

Nul n'ignore que sur le chemin de Paris à Lyon, la cause unique de la diminution du dividende est le traité passé avec la Compagnie de Dijon, par lequel 25,000 actions nouvelles ont été créées, avec jouissance du dividende de 1853.

Pour le chemin de Paris à Strasbourg, la différence entre nos évaluations et le résultat réel provient des frais d'exploitation qui, sur une recette de 40,000 fr. par kilomètre, ont atteint 40 0/0, chiffre supérieur à la proportion établie sur d'autres chemins. Toutefois, il faut considérer que les chemins de fer, dès les premières années de leur exploitation, subissent des dépenses plus fortes, parce que le personnel n'est pas suffisamment expérimenté et que les services ne sont pas complétement organisés.

Quant au chemin du Nord, nous attendons que le rapport du Conseil d'administration nous soit connu pour apprécier la cause de la différence entre notre prévision de 50 fr. et le revenu réel, qu'on nous assure être de 46 fr. divisé comme suit : 16 fr. pour intérêt à raison de 4 0/0, et un dividende qui sera payé le 1er juillet prochain et qu'on dit devoir s'élever à 30 fr.

En attendant que nous puissions compléter ce travail, nous ferons une appréciation du revenu probable de ces chemins pour l'année 1854, tout en rappelant à nos abonnés que ces aperçus, que nous essayons de rendre aussi justes, aussi précis que possible, sont cependant soumis à des changements et à des modifications provoqués par les événements ou les circonstances.

*Chemin du Nord.* — Les recettes pour l'exercice 1854 s'élevaient au 29 avril à 11,598,558 05
Elles n'avaient produit, pendant la même période de 1853, que 9,848,434 03

Différence en faveur de 1854, 1 750,124 02

En admettant que les huit autres mois de l'année produisent un accroissement proportionnel de recettes, l'excédant de recette pour 1854 s'élèverait à 5,255,000 »
Frais d'exploitation à 35 0/0, 1,837,500 »

Reste net, 3,412,500 »
Soit par action, 8 50
Le revenu de 1853 s'étant élevé à 46 »

Le revenu par action serait par conséquent de 54 50

*Chemin d'Orléans.* — Les recettes au 29 avril s'élevaient, pour 1854 à 12,624,156 68
Elles n'avaient été, pour 1853, que de 9,779,789 30

L'excédant pour l'époque correspondante de 1854 s'élève à 2,844,367 38

Il est probable que la pose de la seconde voie sur toute la ligne de Bordeaux permettra de multiplier les convois et surtout ceux à grande vitesse; néanmoins nous supposons un accroissement de recettes également proportionnel, et par suite l'augmentation s'élèvera à 7,533,000
En portant les frais d'exploitation à 35 0/0 (1), 2,636,000
L'excédant de revenu s'élèvera à 4,897,000
Soit par action 16 »
En ajoutant le revenu de l'année 1853, 62 10

Le revenu pour 1854 s'élèvera à par action. 78 10

*Chemin de Paris à Lyon.* — Le revenu probable des actions de Paris à Lyon pour 1854 a été l'objet d'une appréciation dans le dernier rapport présenté à l'assemblée des actionnaires. Cette appréciation, faite avec une extrême modération, porte le produit des actions à 74 fr., et dans cette estimation les frais d'exploitation sont évalués à 35 0/0, chiffre évidemment élevé, pour une ligne construite avec tant de soins, et qui n'a à desservir aucun embranchement ni ligne secondaire. Or une simple économie de 5 0/0 sur les frais d'exploitation représente un accroissement de dividende de 1,350,000 fr., soit par action environ 5 fr. 50 c., ce qui porterait le revenu total pour l'année 1854 à environ 80 fr. par action.

Dans l'avenir, le montant de la réserve, qui, pour 1854, servira à élever le revenu, sera compensé par l'accroissement des recettes résultant du raccordement avec le chemin de Lyon à la Méditerranée, et dès lors les produits des années suivantes ne seront probablement pas inférieurs aux revenus de 1854.

*Chemin de fer de Paris à Strasbourg.* — Les recettes, pour les quatre premiers mois de l'exercice 1844, se sont élevées (29 avril), à 8,591,165 63
Elles n'avaient été pour la même période de 1853 que de 6,587,317 58

Ce qui forme un excédant de 2,003,848 05

En admettant que le mouvement des recettes se continue dans la même proportion jusqu'à la fin de l'année (1), les produits bruts de 1854 atteindraient au moins 33 millions de francs, ou près de 54,000 fr. par kilomètre. Avec un tel chiffre, on pourra sans doute réduire les frais d'exploitation à 35 0/0; calculons cependant encore les frais à 40 0/0, et nous arriverons aux résultats suivants :

Recettes brutes, 33,000,000
Intérêts et recettes diverses, 300,000

Ensemble, 33,300,000
A déduire :
Impôt du dixième, détaxes, subventions aux correspondances, etc. 2,300,000

Reste brut, 31,000,000
Frais d'exploitation, 40 0/0, 12,400,000

Produit net, 18,600,000
A défalquer :
Service de l'emprunt de 25 millions à 5 0/0, 1,275,000
Caisse de retraite, 75,000 1,350,000

Bénéfice, 17,250,000
Réserve, 5 0/0 sur 12,250,000, 612,500

Reste pour les actionnaires, 16,637,500
ou 66 fr. 55 c. par action.

Nous continuerons cet examen pour d'autres lignes dans nos prochains numéros.

J. Mirès.

## Recettes comparées des Chemins de fer français.

### 1er trimestre 1853 et 1854.

Bien que nous ayons publié dans notre numéro du 22 avril, d'après les renseignements fournis par les compagnies, un tableau des recettes comparées des chemins de fer français pendant le premier trimestre de chacune des années 1853 et 1854, nous croyons utile de reproduire un tableau analogue inséré au *Moniteur* de cette semaine, par le ministère des travaux publics.

(1) Les frais d'exploitation et les *charges* d'emprunts ont été pour 1853 de 44 0/0; nous ne comptons sur l'excédant de recettes que les frais *spéciaux* d'exploitation.

(1) Dans tous les cas, l'ouverture de l'embranchement de Reims comblera les affaiblissements qui pourraient se produire.

Digitized by Google

# Ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics.

*Direction générale des Chemins de fer (bureau de statistique).*

## RECETTES BRUTES DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

### PREMIER TRIMESTRE. — 1854 ET 1853.

| NOM des CHEMINS. | 1854. Longueur exploitée pendant le trimestre entier. | 1854. 1er TRIMESTRE. | 1853. Longueur exploitée pendant le trimestre entier. | 1853. 1er TRIMESTRE. | PAR KILOMÈTRE. RECETTE TOTALE. 1854. | 1853. | DIFFÉRENCE TOTALE en plus. | en moins. | POUR CENT en plus. | en moins. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | k. | fr. | k. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. |
| Nord | 710 | 8,617,099 | 710 | 7,276,253 | 12,136 | 10,248 | 1,888 | » | 18,42 | » |
| Anzin à Somain | 19 | 77,107 | 19 | 69,453 | 4,058 | 3,655 | 403 | » | 11,02 | » |
| Est. Paris à Strasbourg et embranch. | 632 A | 6,293,164 | 623 | 4,813,315 | 9,937 | 7,726 | 2,231 | » | 28,87 | » |
| Est. Montereau à Troyes | 100 | 365,914 | 100 | 277,764 | 3,649 | 2,777 | 872 | » | 31,40 | » |
| Strasbourg à Bâle | 141 | 754,277 B | 141 | 624,613 B | 5,349 | 4,429 | 920 | » | 20,77 | » |
| Mulhouse à Thann | 21 | 41,986 | 21 | 42,415 | 1,999 | 2,019 | » | 20 | » | 0,99 |
| Paris à Saint-Germain et Argenteuil | 26 | 265,373 C | 26 | 223,185 C | 10,206 | 8,584 | 1,622 | » | 18,89 | » |
| Ouest | 161 D | 1,377,436 E | 149 | 1,162,008 | 8,555 | 7,798 | 757 | » | 9,70 | » |
| Paris à Rouen | 150 | 2,307,015 | 150 | 2,209,388 | 17,907 | 15,781 | 2,126 | » | 13,47 | » |
| Rouen au Havre | 92 | 1,166,041 | 92 | 900,907 | 12,674 | 9,792 | 2,882 | » | 29,43 | » |
| Rouen à Dieppe | 51 | 161,270 | 51 | 167,608 | 3,162 | 3,286 | » | 124 | » | 3,77 |
| Paris à Orsay (à Sceaux) | 11 | 47,432 | 11 | 41,262 | 4,312 | 3,751 | 561 | » | 14,95 | » |
| Orléans et prolongements | 1,114 F | 9,385,926 | 922 | 7,121,366 | 8,425 | 7,723 | 702 | » | 9,00 | » |
| Paris à Lyon | 383 | 4,493,424 | 383 | 4,191,969 | 11,732 | 10,945 | 787 | » | 7,19 | » |
| Lyon à la Méditerranée | 299 G | 2,329,037 H | 299 | 1,801,254 | 7,789 | 6,024 | 1,765 | » | 29,29 | » |
| Grand-Central (jonction de Rhône et Loire) | 152 | 2,140,994 | 152 | 1,638,125 | 14,085 | 10,777 | 3,308 | » | 30,69 | » |
| Midi (Bordeaux à la Teste) | 53 | 72,119 | 53 | 46 262 | 1,360 | 872 | 488 | » | 55,96 | » |
| Chemin de Ceinture | 6 I | 51,018 | 6 | 27,708 | 8,503 | 4,618 | 3,885 | » | 84,12 | » |
| Totaux et moyennes | 4,111 | 40,145,632 | 3,898 | 32,634,856 | 9,765 | 8,372 | 1,393 | | 16,32 | |

(A) A la longueur de Paris à Strasbourg et de Fouard à la frontière, exploitée en 1853, doit s'ajouter, pour 1854, celle de la section de Blesmes à Saint-Dizier, ouverte le 15 février.

(B) Non compris le prélèvement sur les recettes de Mulhouse.

(C) Non compris les redevances de Rouen et de l'Ouest, montant, pour 1854, à 196,298 fr., et, pour 1853, à 194,951 fr.

(D) A la longueur de Paris à Versailles (rive droite et rive gauche) et celle de Viroflay à la Loupe, exploitées en 1853, doit s'ajouter, pour 1854, celle de la section de la Loupe à Nogent-le-Rotrou, ouverte le 16 février.

(E) Savoir : Paris à Versailles (rive droite) . . . . . 270,937
Paris à Versailles (rive gauche) . . . . . 160,899
Paris à Nogent . . . . 945,600

(F) A la longueur de Paris à Poitiers, Corbeil, Nantes, Châteauroux et Nevers, et d'Angoulême à Bordeaux, exploitée pendant le premier trimestre de 1853, doivent s'ajouter, pour 1854, celle de la section du Guétin à Moulins (ouverte le 15 mai 1853), celle de Poitiers à Angoulême (ouverte le 18 juillet), et celle de Moulins à Varennes (ouverte le 22 août.

(G) D'Avignon à Marseille et de Tarascon à Cette et à la Grand'Combe (rive droite du Rhône).

(H) Savoir : Avignon à Marseille. 1,311,008
Rive droite du Rhône. 1,018,029

(I) De la gare de Rouen à celle de Strasbourg.

Ce tableau fait ressortir, entre les deux périodes, une augmentation de recette de HUIT MILLIONS environ (1). Cette augmentation n'est pas due seulement à l'extension des voies ferrées ; elle tient plus essentiellement encore au développement progressif du mouvement commercial. Il résulte, en effet, du tableau ci-dessus, que le *revenu kilométrique* s'est élevé, en 1854, comparativement avec 1853, de 8.372 fr. à 9,765; ce qui donne, à l'avantage de 1854, une différence de 1,393 fr. par kilomètre, soit 16 fr. 63 c. 0/0.

(1) Les comptes du premier trimestre de 1854 n'étant pas encore définitivement arrêtés, les chiffres qui se rapportent à cette période peuvent être susceptibles de quelques modifications.

D'après ce tableau, l'étendue totale des chemins exploités était :

Pendant le 1er trimestre de 1853 de 3,898 k.

Pendant le 1er trimestre de 1854 de 4,111 k.

Le produit kilométrique, qui avait été en 1853 de 8,372 fr. est, pour 1854, de 9,765

Ce qui donne une augmentation kilométrique, parallèle à l'extension du réseau, de 16.63 0/0.

Quant au chiffre total des recettes brutes, il avait été, en 1853, de 32,634,856 fr.

Il a été, pour 1854, de 40,145,632

L'augmentation de la recette brute est ainsi de 22.7 0/0, et la plus notable partie de cet accroissement est due, ainsi que le fait

Digitized by Google

observer *le Moniteur*, au développement progressif du mouvement commercial en France pendant cette période.

Sauf le chemin de Dieppe, affermé à la Compagnie de Rouen et dont les recettes brutes ont diminué de 6,300 fr. environ, diminution insignifiante, toutes les autres lignes présentent un accroissement qu'il est curieux de rapprocher de la baisse qu'ont subie les actions.

| Lignes. | Cours au 30 avril. 1853. | 1854. | Baisse de prix 0/0. | Augm. de recet 0/0. |
|---|---|---|---|---|
| Nord, | 917 | 740 | 19 | 18 |
| Strasbourg, | 950(1) | 730 | 13 | 29 |
| Saint-Germain, | 950(2) | 550 | 42 | 19 |
| Ouest, | 795 | 555 | 44(3) | 10 |
| Rouen, | 1165 | 835 | 28 | 13 |
| Havre, | 545 | 410 | 25 | 29 |
| Orléans, | 1070 | 1055 | 2 | 31 (6) |
| Lyon, | 955 | 810 | 15(4) | 7 |
| Méditerranée, | 845 | 670 | 27(5) | 29 |

Cette contradiction entre l'accroissement des produits des chemins de fer et la diminution de leur valeur capitale, est trop déraisonnable pour durer longtemps.

Si, au mois d'avril 1853, les cours n'avaient rien d'artificiel, ce que nous croyons, non-seulement ils auraient dû se maintenir, mais s'élever même en raison de l'augmentation des recettes et présenter, à la fin d'avril 1854, des améliorations notables, proportionnelles au développement des produits. Puisque c'est le contraire qui a eu lieu, par suite d'une panique irréfléchie, on doit s'attendre, maintenant que le calme rentre dans tous les esprits, à une réaction en sens inverse.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemin de fer d'Orléans et prolongement.

### OUVERTURE DE LA SECTION DE CHATEAUROUX A ARGENTON.

Nous empruntons au *Moniteur* les quelques lignes qu'il a consacrées à l'ouverture de la section de Châteauroux à Argenton, faisant partie du prolongement du chemin de fer d'Orléans sur Limoges. Au premier jour, nous irons visiter cette section, ce qui nous permettra d'en parler avec connaissance de cause et avec plus d'étendue.

Ad. Blaise (des Vosges).

« L'ouverture de la section du chemin de fer de Châteauroux à Limoges, comprise entre Châteauroux et Argenton, vient d'avoir lieu le 2 mai.

» Quelques jours auparavant, M. le comte Dubois, directeur général des chemins de fer, qui avait été chargé par S. Exc. M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, de visiter la ligne, s'est rendu sur les lieux, accompagné de M. Didion, directeur des chemins de fer d'Orléans, et de MM. Borrel, ingénieur en chef, et Planchat, ingénieur ordinaire, chargés de la direction des travaux pour le compte de l'Etat.

» La construction de cette ligne, dont le développement entre Châteauroux et Argenton est de 31 kilomètres environ, a présenté, sur 4 kilomètres, des difficultés considérables, et a exigé sur ce point des travaux d'art importants.

» Sur ces 4 kilomètres se succèdent immédiatement :

» Des tranchées coupées à 16 et 21 mètres de profondeur ;

» Un souterrain de 1,000 mètres ;

» Et un viaduc composé de 13 arches de 13 mètres d'ouverture et de 38 mètres d'élévation.

» Malgré les frais qu'ont entraînés ces divers ouvrages, malgré les difficultés que la résistance des rochers ou le peu de consistance des terrains ont opposées sur d'autres points à l'établissement de la voie, les travaux ont été exécutés dans des conditions financières avantageuses : les dépenses à la charge du trésor public, évaluées dans les projets primitifs à la somme de 5,887,451 fr., ne paraissent pas devoir dépasser 4,500,000 francs, et une économie de 1,400,000 fr. environ sera ainsi obtenue.

» L'achèvement, au delà d'Argenton, du surplus de la ligne de Châteauroux à Limoges, se poursuit avec activité ; les départements du Centre seront, dans un assez court délai, dotés d'une voie de fer qui donnera la plus utile impulsion à leur agriculture et à leur industrie. (*Moniteur.*)

## Chemin de Provins aux Ormes.

Nous avons déjà entretenu nos lecteurs de la fusion de cette ligne avec le chemin de Mulhouse. — Les études faites par les ingénieurs des chemins de l'Est avaient indiqué que le tracé le plus court, le plus avantageux et en même temps le plus économique de la ligne de Paris à Mulhouse, était le passage par le chemin de Provins aux Ormes ; en conséquence, les administrateurs des deux chemins avaient arrêté les bases d'un traité pour être soumis au conseil d'administration des chemins de l'Est ; lorsque des intérêts privés et des intérêts de localités sont intervenus pour empêcher la conclusion d'une affaire utile à toutes les parties.

Par suite de cette opposition, plusieurs tracés ont été étudiés ; nous les résumons :

D'après les plans présentés par la Compagnie de Strasbourg, et approuvés par le Conseil général des ponts et chaussées, le tracé de la ligne de Mulhouse descendrait du plateau de la Brie par la vallée de Saint-Loup, et irait joindre la ligne des Ormes au moulin Besnard ; le tracé suivrait cette ligne jusqu'au-dessous de Chalmaison, et prendrait ensuite le chemin de Montereau à Troyes aux abords d'Everly, en aval de Nogent.

C'est l'adoption de ce tracé qui a servi de base pour la négociation entre la campagne des Ormes et celle de Strasbourg.

Les Provinois, voulant rapprocher la ligne de leur ville, ont provoqué l'études de deux nouveaux tracés. Le premier tracé descend par le Durtin, passe au nord de Provins, et traverse en souterrain le plateau de Sourdun, pour aboutir au chemin de Troyes près de Nogent.

Cette ligne exigerait une dépense de 5 millions de plus que celle du Moulin-Besnard ; la voie serait d'ailleurs établie sur un mauvais sol, car on rencontrerait des argiles coulantes dans le souterrain.

Le second tracé irait joindre le chemin des Ormes, vers Saint-Colombes, à 3 kilomètres de Provins. Il coûterait moins cher que le précédent, mais il ajouterait au développement de la voie près de 5 kilomètres, et sa dépense s'élèverait encore à plus de 2 millions de francs au-dessus de celle du tracé de Moulin-Besnard.

Il est évident que si l'on changeait les plans primitifs qui ont déjà reçu l'approbation de l'administration supérieure, on porterait un tort considérable aux actionnaires, et l'on gâterait la ligne de Mulhouse pour satisfaire à quelques exigences particulières.

Nous comptons trop sur la haute justice de l'administration supérieure et sur l'intelligence des administrateurs du chemin de l'Est, pour mettre en doute un choix que tous les intérêts commandent.

Devina.

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Plusieurs journaux ont annoncé que l'inauguration de la section du chemin de fer de la Méditerranée, entre Valence et Montélimart, avait eu lieu le 1er mai.

Le fait annoncé est inexact en ce sens qu'il n'y a eu ni inauguration par la Compagnie, ni même réception officielle par les agents de l'administration. Tout ce qui a pu avoir lieu, c'est une promenade faite sur la voie nouvelle par les entrepreneurs anglais qui l'ont exécutée, et par quelques personnes de la localité, invitées par eux.

La réception du chemin, non pas seulement entre Valence et Montélimart, mais

(1) Le cours des actions de Strasbourg était en 1853 de 885 fr. ; nous le réduisons à 850 fr., c'est-à-dire de la prime de 35 fr. afférente à l'action nouvelle de l'Est au 29 avril 1854, afin d'avoir des termes de comparaison exacts.

(2) Les actions de Saint-Germain ayant été dédoublées, nous portons seulement pour avril 1853 la moitié du cours de 1,900 fr., coté à cette époque.

(3) Le calcul porte, non sur le cours nominal, mais sur la somme effectuée à débourser. Il n'y a que 250 f. versés sur l'Ouest, soit 250 fr. à déduire du prix.

(4) Même observation. Il n'y a que 250 fr. versés sur Lyon, soit 250 fr. à déduire.

(5) Même observation. 300 fr. versés sur la Méditerranée ; 200 fr. à déduire.

(6) L'augmentation des recettes kilométrique n'est, d'après *le Moniteur*, que de 9 0/0 pour Orléans ; mais c'est l'augmentation totale des recettes qu'il faut avoir en vue, parce qu'elle profite tout entière aux actions ; or, cet accroissement est de 2,204,300 fr. sur 7,121,366 fr., soit de 31 0/0.

Digitized by Google

entre Valence et Avignon, sera faite du 20 au 25 de ce mois; l'ouverture au public suivra cette reconnaissance et l'autorisation ministérielle; elle aura lieu pour le 1er juin au plus tard, en même temps que l'ouverture de la section de Chalon à Vaise. Nous ne croyons pas que ces deux ouvertures donnent lieu à aucune fête publique.

Les détails suivants, relatifs aux travaux de la section du chemin de la Méditerranée comprise entre Valence et Montélimart, sont empruntés aux journaux du pays; nous avons lieu de les croire exacts.

AD. BLAISE (des Vosges).

« Le parcours est très-pittoresque. D'un côté, l'Ardèche, avec sa chaîne de montagnes noires et rocheuses, avec ses débris de vieux châteaux, jetés de loin en loin, épars et croulants: Crussol, Soyons, Charmes, Beauchastel, Lavoulte, le Pouzin, Rochemoure, le Teil, Baix; de l'autre, les magnifiques vallées de la Drôme et du Rhône aux larges et pittoresques horizons, aux coteaux feriules et couverts de riantes habitations et de florissants villages, Lavache, Etoile, Livron, Loriol, Mirmande, Derbières, tout cela se rassemble, se confond et fait que l'œil du voyageur croit se reposer sur un immense jardin dans tout le parcours de Valence à Montélimar, tant la richesse du sol et la grandeur artistique des points de vue sont incomparables.

» Le pont de la Drôme, établi sur radier général, présente une longueur totale de 120 mètres. Il est l'œuvre de M. l'ingénieur Molard, qui, lui-même, en a tracé les plans et dirigé les travaux d'ensemble. C'est le plus bel ouvrage qui ait été exécuté entre Valence et Montélimar, et l'on est étonné de l'activité qu'il a fallu apporter dans les travaux pour le terminer en moins d'une année. Il se compose de six arches de 16 mètres d'ouverture chacune; le surbaissement des voûtes dénote beaucoup de hardiesse et de goût.

» Ce qui frappe surtout l'observateur dans la partie artistique du pont, c'est un mélange très-heureux qui a été fait de la pierre-marbre de Chonérac et de la pierre Cruas. Ainsi les piles et les voûtes ont une teinte foncée, tandis que les tympans sont d'un jaune clair; cet effet, vu de loin, est admirable; il donne aux têtes du pont un cachet d'originalité qui plaît beaucoup. De fort belles digues ont été élevées aux abords pour contenir la rivière de la Drôme dans l'immense lit qui lui est tracé.»

## Chemin de fer de Saint-Germain.

### SECTION DU BOIS DE BOULOGNE.

Ainsi qu'il était facile de s'y attendre, la circulation sur le chemin de fer du bois de Boulogne n'a cessé de s'accroître depuis son ouverture.

Aux chiffres que nous avons publiés dans notre dernier numéro, sur la circulation des trois premiers jours de mise en activité, viennent se joindre les suivants :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Vendredi 5 | mai (pluie) | 3,993 | voyageurs. |
| Samedi 6 | d° | 2,900 | » |
| Dimanche 7 | d° | 6,166 | » |
| Lundi 8 | d° | 4,291 | » |
| Mardi 9 | (couvert) | 4,487 | » |
| Mercredi 10 | (beau) | 5,412 | » |
| Jeudi 11 | d° | 7,341 | » |
| Total de la semaine.. | | 34,596 | » |

On voit par ces chiffres, qui ne comprennent, d'ailleurs, que le nombre des billets délivrés, à l'exclusion des voyageurs par abonnement, avec quelle facilité la circulation, sur le chemin de Boulogne, réalisera, dès les débuts, les espérances des actionnaires de Saint-Germain.

AD. BLAISE (des Vosges).

## Nouveau système de pont en fer et tôle.

### SYSTÈME CADIAT ET OUDRY.

### *Pont de Brest.*

Nous lisons dans *le Moniteur* du 12 mai :

« S. M. l'Empereur accompagnée de S. Exc. » le maréchal Vaillant, ministre de la guerre, » de S. Exc. le ministre des travaux publics, » de M. le comte de Morny, de M. le baron de » Béville, colonel du génie et de M. le comte » de Nieuwerkerke, directeur général des musées, a visité, au Louvre, le modèle en fer » d'un pont tournant adopté par le conseil général des ponts et chaussées pour la ville de » Brest, d'après les plans et le système de » MM. Cadiat et Oudry.

» Ce pont, destiné à relier les deux rives de la » Penfeld, traversera cette rivière, au moyen » d'une seule arche de 104 mètres d'ouverture, » et à une hauteur suffisante au-dessus du niveau de la mer, pour permettre le passage » des navires de commerce.

» Lorsque les vaisseaux de guerre se présenteront, l'arche s'ouvrira, et, au moyen d'un » mécanisme ingénieux, manœuvré par quatre » hommes, elle se divisera en deux parties » égales qui, pivotant sur deux tours en granit, laisseront libre l'entrée du port, et ne » changeront absolument rien à ses conditions » actuelles.

» Sa Majesté a surtout admiré la hardiesse » et la solidité qui se trouvent alliées dans » cette construction, grâce à l'emploi exclusif » du fer et de la tôle.

» Sa Majesté a adressé les paroles les plus » flatteuses aux auteurs du projet, et a exprimé » à M. le ministre des travaux publics son intention de faire établir des ponts fixes d'après ce principe sur différents points de la » Seine. »

A la note succincte du *Moniteur*, nous sommes en mesure d'ajouter les détails suivants :

Le modèle du pont de Brest, exécuté avec le plus grand soin, à l'échelle de 0m,03 par mètre (1/33e environ), a vivement attiré l'attention de Sa Majesté; possédant de profondes connaissances en mécanique, elle s'est plu à faire à M. Oudry d'assez nombreuses objections.

Cet ingénieur les ayant résolues avec succès, Sa Majesté lui a adressé les éloges les plus flatteurs sur la simplicité de conception, l'élégance et la hardiesse d'exécution qui caractérisent l'œuvre qui lui était soumise.

Un projet de pont fixe, à voitures, d'une seule arche à établir sur la Seine à Paris, dressé par MM. Oudry et Cadiat, ayant été mis sous les yeux de Sa Majesté, elle a daigné pousser la bienveillance jusqu'à dire qu'elle serait enchantée de voir ce travail exécuté.

Après avoir en quelques mots rendu compte de la visite de Sa Majesté au modèle du pont de Brest, nous allons essayer de donner à nos lecteurs une idée de ce gigantesque travail.

Le pont de Brest est un pont tournant; il doit être établi sur le port du Commerce pour relier Brest à Recouvrance. Le port du Commerce étant situé entre le port militaire et la rade, il faut nécessairement que l'établissement de ce pont satisfasse à toutes les exigences de la marine.

Ces exigences, formulées depuis longtemps, sont celles-ci :

Pouvoir en tout temps et très-rapidement donner passage aux vaisseaux de guerre portant toute leur mâture.

N'établir dans le chenal aucun obstacle fixe ou provisoire, attendu que ces obstacles pourraient causer des envasements.

D'un autre côté, la ville de Brest, que le pont a pour but de satisfaire, avait posé des conditions assez difficiles à remplir. Elle voulait avoir un passage sûr, qui ne fût soumis à aucune restriction de vitesse ou de chargement et qui se raccordât facilement avec les quartiers à mettre en communication. On voit, d'après cela, que le problème que MM. Oudry et Cadiat n'ont pas craint d'aborder, n'était pas des plus aisés à résoudre.

La solution adoptée par MM. Oudry et Cadiat est, comme nous l'avons dit, un pont tournant; ce pont est à deux volées; les piles sur lesquelles ces volées pivotent sont en dehors du chenal, sur les quais; quand les volées sont ouvertes, elles se rangent sur les quais, de façon à laisser le bras de mer entièrement libre.

L'ouverture des volées peut avoir lieu indifféremment d'un côté ou de l'autre, les volées devant être construites sur des échafaudages établis sur les quais, dans la position qu'elles occuperont quand le port sera ouvert. On voit que les ingénieurs n'éludent point les volontés de la marine.

Pour satisfaire aux intérêts de la ville de Brest, ils ont placé le pont à environ 30 mètres de hauteur au dessus du niveau de la basse mer (cette hauteur est celle des tabliers des ponts suspendus de la Roche-Bernard et de Cubzac); ils ont, de plus, disposé les volées de façon à pouvoir les faire arc-bouter entre elles et contre les culées quand elles sont en place, et à faire ainsi d'elles deux, dans toute l'acception du mot, un pont fixe, sur lequel les locomotives pourraient au besoin passer.

La hauteur du pont au dessus de la mer étant suffisante pour permettre le passage des navires de commerce, le pont n'aura à s'ouvrir en réalité que pour le passage des vaisseaux de guerre. Comme le nombre des

Digitized by Google

vaisseaux qui entrent au port ou qui en sortent est, en moyenne, de soixante environ, le pont n'aura guère à s'ouvrir plus de 60 fois par an; la presque permanence du passage est ainsi assurée.

La largeur du bras de mer, que le pont pourra à volonté franchir ou laisser libre, est de 104 mètres; chaque volée a ainsi 52 mètres d'encorbellement du côté du large; à l'arrière, l'encorbellement est moindre; mais, pour compenser cette moindre longueur, l'about est lesté d'un contre-poids réglé de façon à ce que le centre de gravité de chaque volée passe par l'axe de rotation.

Chaque volée, qui est une véritable poutre évidée en fer, de 82 mètres de longueur et de 7 mètres de largeur, pesant environ 1,200,000 kilos, fonctionne dans l'état permanent comme une grue à double bras.

Cette grue repose, à l'aide d'une couronne mobile de rouleaux coniques, sur une pile en granit de 9 mètres de diamètre, d'environ 14 mètres de hauteur au-dessus des quais.

Les rouleaux, au nombre de 30, ont 0m,80 de diamètre moyen; ils portent chacun 40,000 kilos.

Des dispositions fort ingénieuses et fort simples permettent de régler les choses de façon à faire porter à tous les rouleaux leur part de charge.

La mobilité de ces énormes poutres est telle que deux hommes agissant avec une force moyenne sur les cric de manœuvre, pourront en moins de cinq minutes faire faire à chaque volée un quart de révolution.

Quand les volées sont bout à bout, les deux encorbellements du côté du large faisant effet d'une travée de pont à arcs surbaissés de 104 mètres d'ouverture, et les deux encorbellements du côté de terre simulant des fermes, dites à l'américaine reposant, à l'une de leurs extrémités, sur la pile de rotation, et à l'autre extrémité, sur une retraite des culées, l'esprit est parfaitement rassuré sur la solidité de la construction.

L'arc-boutement des volées entre elles, à l'aide de coins remplissant l'espace entre les rotules qui terminent les abouts des volées, est, sans contredit, un des détails les plus ingénieux du projet; les moyens employés permettent, en effet, de ramener les abouts des deux volées à la même hauteur en moins d'une minute, et de lever la clef qui porte les cales en forme de trépan, en moins d'une minute et demie

Le calage au milieu du pont étant fait, on opère en moins d'une minute celui des abouts des culasses contre les culées par des moyens analogues.

Le temps total nécessaire pour fermer complétement le pont et le livrer au passage, est ainsi de dix minutes au plus, en y comprenant le temps perdu par les fausses manœuvres et celui nécessaire pour le transport des deux hommes affectés au mouvement de chaque poutre.

Nous espérons voir commencer avant peu ce grand et magnifique travail qui, n'ayant encore aucun précédent, est de nature à attirer de toutes les parties du monde sur nos ingénieurs une considération justement méritée.

L'exécution de ce pont étant confiée à la Compagnie des ponts en fer (système Cadiat et Oudry), et autres travaux en fer, nous pensons que les deux volées du pont de Brest s'exécuteront dans les vastes ateliers que cette Compagnie possède à Grenelle, près Paris.

G. Lenoir.

## Recettes de la semaine.

| Lignes. | Recettes brutes. | Augment. s. 1853 Totale | 0/0. |
|---|---|---|---|
| Nord | 705,386 » | 103,617 | 17.2 |
| Havre | 77,101 » | 150 | 0.1 |
| Strasbourg | 555,252 » | 87,733 | 18.7 |
| Bale | 73,575 » | 9,678 | 15.1 |
| Ouest | 145,308 » | 7,182 | 5.1 |
| Méditerranée | 191,781 » | 36,302 | 23.3 |
| Gd central | 165,534 » | 3,734 | 2.2 |

| | | Diminutions. 1853. Totale | 0/0. |
|---|---|---|---|
| Lyon | 379,047 » | 9,466 | 2.4 |
| Rouen | 178,700 » | 11,945 | 6.2 |

# AVIS AUX ACTIONNAIRES.

## Opérations courantes.

### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Nord. — L'assemblée générale aura lieu le mercredi 24 mai 1854, à trois heures, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

Déposer, au moins, quarante actions, place Rouhaix, 24, ou à Londres, chez MM. N. M. Rothschild et fils.

Midi. — Assemblée générale le 30 mai, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Cette assemblée sera valable, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions.

MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'assemblée, c'est-à-dire avant le 16 de ce mois.

Ces dépôts sont reçus de dix heures du matin à deux heures, à la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Victor Emmanuel. — Assemblée le 23 courant, 48 bis, rue Basse-du-Rempart, à 3 heures. Déposer 20 actions du 12 au 20 courant.

Mines de la Loire. — L'assemblée est ajournée.

Houillères et Fonderies de l'Aveyron (forges de Decazeville). — Assemblée générale annuelle, le mardi 16 mai, à midi précis, dans les salons de Lemardelay, rue de Richelieu, 100.

### APPELS DE FONDS.

Chemins de l'Est. — Versement de 150 fr. sur les actions nouvelles créées à la suite de la concession du 17 août 1853, du 5 au 15 mai courant, de dix heures à trois heures. Imputation de 2 francs pour intérêts de six mois échus. A partir du 5 mai, les actions provisoires nominatives, libérées de 250 fr., seront échangées contre des titres au porteur. Dès le 15 mai, ces titres seront seuls admis à la négociation. Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Le Crédit mobilier se charge d'opérer le versement.

L'avance se fera jusqu'au 1er novembre à 4 0/0 d'intérêt. Les personnes qui voudront retirer leurs titres avant le 1er novembre, devront bonifier à la Société du Crédit mobilier une commission de 1/2 0/0 sur la somme avancée. S'adresser, pour le dépôt des titres, 16, place Vendôme, de 10 à 4 heures, à partir du 5 mai.

Lyon. — *Appel de 100 fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû pour chaque jour de retard à partir du 1er juillet, passé le 10.

A déduire le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c (intérêt compris).

Rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

Ouest. — Quatrième et dernier versement de 250 fr., depuis le 15 avril, sur les obligations émises le 26 juillet 1853.

L'intérêt à raison de 5 0/0 est dû depuis ce jour sur les versements non effectués avant le 1er mai.

La caisse est ouverte de 10 à 3 heures, à la gare, rue Saint-Lazare.

Central Suisse. — Versement de 50 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18.

### PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 32 fr. 10 c.

Est. — Actions anciennes, 30 fr. 30.

(Voir aux échanges de titres et aux appels de fonds.)

Lyon. — Quatrième coupon des obligations.

A partir du 1er juillet, dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris).

Rouen au Havre. — 12 fr. par action.

Ouest. — 16 fr. par action.

St-Germain. — Dividende de 20 fr.

Méditerranée. — Emprunt de 60 millions 5 0/0. 12 fr. 50. — 16 fr. par action.

Graissessac a Béziers. — Intérêt de 5 0/0.

Mines de la Loire. — Dividende de 22 fr.

Crédit foncier. — 5 fr. par action. Intérêt 4 fr. 50 par titre libéré de 500 fr.

Vieille-Montagne. — Dividende de 40 fr. payable moitié depuis le 10 mai et moitié le 1er novembre 1854.

Anvers a Gand. — 13 fr.

Digitized by Google

CANAL DE ROANNE. — Dividende de 5 fr. par action.

GLACES DE MONTLUÇON. — 5 fr. par action de la première catégorie, et 1 fr. 90 par action de la deuxième catégorie.

MINES DE STOLBERG. — Dividende provisoire de 50 fr.

### ÉCHANGE DE TITRES.

ORLÉANS. — Les actionnaires souscripteurs aux 130,000 obligations peuvent, depuis le 10 mai courant, se présenter à la caisse du service central, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, pour y échanger, contre des *titres provisoires au porteur*, les récépissés nominatifs qui leur ont été délivrés.

EST. — Les titres nominatifs des actions nouvelles sont remis, depuis le 25 janvier, en échange des récépissés provisoires, à la caisse de la Société, de 10 à 3 heures.

A partir du 1er juin prochain, échange des actions de Strasbourg à Bâle contre des obligations de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations. On paiera en même temps à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c., dividende de 1853, et à chaque obligation donnée en échange 12 fr. 50 c., montant des intérêts échéant le 1er juin.

Paiement place de Strasbourg, à la Compagnie.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

CENTRAL SUISSE. — Voir dans le corps du journal ce qui concerne l'échange de titres.

### AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

EST. — Le 4 mai, à 3 heures, a eu lieu le tirage au sort de 56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852, 15 obligations de l'émission de 1853 (rachat du chemin de Gray) et 8 de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

(Nous avons publié, le 6 mai, les numéros sortis.)

Paiement à la caisse de la Société à partir du 1er juin.

GRAND-CENTRAL. — Tirage du 9 mai courant :

1° MM. les porteurs des deux actions de capital nos 306 et 1,690 de la Compagnie du chemin de Saint-Etienne à Lyon, sont prévenus qu'il est attribué, savoir :

A l'action n° 306, 25 obligations de 625 fr., 1re *série*, numérotées de 95,172 à 95,196 ;

A l'action n° 1,690, 25 obligations de 625 fr., 1re *série*, numérotées de 95,272 à 95,296.

MM. les actionnaires de la même Compagnie, porteurs de *titres provisoires* de fractions, non encore échangés contre des obligations, sont également prévenus que les 53 obligations du n° 95,320 au n° 95,372, attribuées aux fractions, resteront, pour cette fois, en dehors des chances du tirage.

2° MM. les porteurs des actions n° 2,401 à 2,500, n°s 2,656 — 2,686 — 2,705 — 2,825 — 2,856 — 2,936 — 2,946 — 2,998 — 3,481 — 3,570, de la Compagnie du chemin de Saint-Etienne à la Loire, sont prévenus qu'il leur est attribué, dans l'ordre ci-dessus, les obligations de 625 fr., 1re *série*, numérotées de 402,395 à 402,614, et à raison de deux obligations par ancienne action.

3° MM. les porteurs des 243 actions non échangées de la Compagnie du chemin d'Andrezieux à Roanne, sont prévenus qu'il leur est attribué, dans l'ordre d'inscription des actions sur les livres à souche de ladite Compagnie, un pareil nombre d'obligations de 500 fr., 2e *série*, de la Compagnie des chemins de jonction, numérotées de 11,324 à 11,568.

GRAND-CENTRAL. — Les obligations de Rhône et Loire sorties au tirage du 9 mai et destinées à être amorties sont : 86 obligations de la 1re série remboursables à 625, du n° 25,8 0 au n° 25,885 inclus 408 de la 2e série remboursables à 500 fr., du n° 675 à 682 inclus. Le remboursement a lieu à partir du 15 mai, 15, place Vendôme.

Le 30 mai, à 3 heures, 16, place Vendôme, tirage au sort de 104 obligations des emprunts réunis de St-Etienne à Lyon, à amortir le 1er juillet prochain.

OUEST. — *Obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles rive droite.* Tirage, le 17 mai courant, à une heure, des obligations à amortir sur les emprunts de 1839 et 1843 de la Compagnie de Versailles, rive droite, et sur les emprunts des 7 mai, 27 août 1852 et 17 juillet 1853 de la Compagnie de l'Ouest.

Les remboursements seront effectués à la caisse de l'Ouest aux époques que voici :

Emprunt 1839, rive droite, 1er juillet 1854 ; de 1843, le 1er janvier 1855, du 7 mai 1852, Ouest, du 27 août 1852, du 17 juillet 1853, 1er juillet 1854.

C. DEVINA.

## Chemins de fer de l'Est.

*Cahier des charges supplémentaire. (Annexe à la convention relative à la fusion avec Strasbourg et Bâle).*

Art. 1er. Le tarif des objets divers est fixé de la manière suivante, par pièce et par kilomètre :

| | Péage. fr. c. | Transport. fr. c. | Total fr. c. |
|---|---|---|---|
| Wagon ou chariot vide, pouvant porter jusqu'à 6 tonnes... | 0 09 | 0 06 | 0 15 |
| Wagon ou chariot vide, pouvant porter au-dessus de 6 tonnes..... | 0 12 | 0 08 | 0 20 |
| *Ne traînant pas de convois.* | | | |
| Locomotives pesant jusqu'à 18 tonnes..... ..... | 1 80 | 1 20 | 3 » |
| Locomotives au-dessus de 18 tonnes..... | 2 25 | 1 50 | 3 75 |
| Tenders jusqu'à 10 tonnes.. | 0 90 | 0 60 | 1 50 |
| Tenders au-dessus de 10 tonnes..... | 1 35 | 0 90 | 2 25 |

Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convois lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la machine locomotive avec son allège marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui à payer pour un wagon marchant à vide.

Art. 2. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3,000 kilogr.

Néanmoins, la Compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de 3,000 à 5,000 kilogr. mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La Compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogr.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la Compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de 5,000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Art. 3. 1° Le transport des lettres et des dépêches sera fait dans les conditions stipulées aux cahiers des charges des 14 décembre 1844 pour la ligne de Montereau à Troyes, 19 juillet 1845 pour la ligne de Paris à Strasbourg et ses embranchements, 25 février 1852 pour la ligne de Bâle à Strasbourg et à Wissembourg, 25 mars 1852 pour l'embranchement de Metz à Thionville, 26 mars 1852 pour la ligne de Blesme à Gray, 17 août 1853 pour les lignes de Paris à Mulhouse, avec embranchement sur Coulommiers, de Nancy à Gray et de Vincennes, sauf, toutefois, les modifications suivantes, qui deviendront applicables à tout l'ensemble du réseau des chemins de fer de l'Est.

2° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la Compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service, le surplus des voitures restant à la disposition de la Compagnie.

3° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de quarante kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris.

L'administration pourra exiger une plus grande vitesse dans le cas où la Compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service, une vitesse supérieure.

4° La Compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel, et porteur d'un ordre de service régulier délivré à Paris par le directeur général des postes ou son délégué.

Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voiture de deuxième classe.

5° La Compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de postes ou d'entrepôts des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement seront, au maximum, de soixante-quatre mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris.

6° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts.

7° Sa position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits, aux frais de l'administration des postes, ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

8° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la Compagnie, tous poteaux et appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêts de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

9° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange et à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations, pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la Compagnie.

Art. 4. Le poids du chargement des wagons appartenant à d'autres Compagnies et admis à circuler sur les chemins de fer de l'Est pourra atteindre, sans augmentation du tarif, la limite du poids que la Compagnie adopte pour ses propres chargements.

Arrêté à Paris, le 20 avril 1854.

*Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

P. MAGNE.

## Chemins de fer Bavarois.

On écrit d'Augsbourg, le 1er mai :

« Notre chemin de fer a été livré aujourd'hui à la circulation jusqu'à Ulm, de manière qu'une voie ferrée non interrompue existe maintenant entre Munich et Paris, Calais et le Havre. Aujourd'hui ont commencé également

Digitized by Google

les trains accélérés, ce qui permet d'aller en deux heures d'ici à Ulm, en six heures jusqu'à Linpau, en quatre heures et demie à Nuremberg, en dix heures trois quarts à Hof, d'où l'on peut se rendre encore avant le soir à Leipsick. »

## Chemins de fer Allemands.

On écrit de Leipsick (Saxe), le 4 mai :

« Les gouvernements d'Allemagne se concertent en ce moment afin do donner en général une plus grande vitesse à la marche des convois sur les chemins de fer, surtout à celle des trains accélérés. Ils se proposent aussi de réduire de beaucoup le temps d'arrêt des convois aux stations intermédiaires, qui, en Allemagne, est beaucoup plus long que dans les autres pays.

» Les railways d'Allemagne sur lesquels on déploie la plus grande vitesse de marche sont ceux de Berlin à Breslau, de Leipsick à Dresde et de Cologne à Minden. »

## Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Vieille-Montagne.

*Rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale annuelle, tenue à Angleur le 25 avril 1854.*

Messieurs,

Nous venons vous rendre compte, comme do coutume, des opérations de notre Société pendant l'exercice dernier.

Deux faits importants pour la Vieille-Montagne se sont produits pendant cette période do temps.

Nous voulons parler, d'une part, des fusions des Sociétés de la Prusse rhénane, de la Meuse, de Valentin-Cocq et du Blanc de zinc, et, de l'autre, de la création de la Société anonyme de Silésie.

*Fusion des quatre Sociétés avec la Vieille-Montagne.*

Ces fusions précitées, que, dans votre dernière séance d'avril 1853, vous avez autorisé à réaliser, et en vue desquelles vous avez approuvé des modifications à nos statuts, ont reçu la sanction du gouvernement belge.

Les mines et usines, les stocks de minerais et de produits fabriqués, le matériel, les approvisionnements, les encaisses des quatre Sociétés nous ont été livrés, avec toutes les valeurs actives et passives établies par le bilan de chacune de ces Sociétés.

Notre entrée en jouissance a remonté au 1er janvier 1853.

Toutes les opérations de l'exercice dernier ont donc eu lieu pour notre compte, et nous ont permis de constater l'exactitude de nos prévisions sur les résultats de ces annexions, et leur influence sur nos bénéfices annuels.

Nos prévisions mêmes ont été dépassées, en ce sens que, *dès la première année*, les bénéfices provenant de ces fusions ont atteint le chiffre du dividende afférent aux actions de la Vieille-Montagne, données en échange de l'apport desdites sociétés fusionnées.

Les fusions ont grossi nos établissements de quatre usines à zinc brut : Valentin-Cocq, Flône, Mülheim et Borbeck, usines qui peuvent produire annuellement de 6 à 8,000 tonnes de zinc brut ; d'une houillère importante, celle de Valentin-Cocq ; de trois usines à blanc de zinc, Valentin-Cocq, Asnières et Mülheim, pouvant produire 6 à 8,000 tonnes de blanc de zinc ; de mines importantes de blende, plomb et calamine, sur les rives gauche et droite du Rhin, de Cologne à Coblentz, ainsi que dans le pays de Bade, près de Wiesloch.

Ces mines et usines nous ont créé, tant en Belgique qu'en Prusse, de nouveaux moyens de production, en même temps qu'elles nous ouvert le marché prussien, marché qui nous était fermé jusqu'ici par des droits d'entrée fort élevés.

Aussi regardons-nous que notre Société, en élargissant par ces annexions les bases de sa production, a fait une excellente opération, et s'est préparé des exploitations importantes pour l'avenir.

Notre entrée sur le marché allemand nous a donné une occasion toute naturelle de reprendre les négociations entamées à diverses reprises avec les principaux productours de la Haute-Silésie.

*Société de Silésie.*

Nous avons prêté notre concours à la formation de la Société actuelle, qui, comme vous le savez, Messieurs, a son capital et son administration propres, et est entièrement distincte de la nôtre.

Cette Société a été approuvée définitivement par arrêté royal du Gouvernement prussien, en date du 28 septembre dernier.

Elle centralise une grande partie du commerce du zinc en Silésie.

Nous avons conclu avec elle un traité de participation pour la vente en commun de nos produits.

Une des conséquences de cet accord est la régularisation du commerce du zinc, qu'il protége tout à la fois contre le renchérissement excessif et contre l'extrême avilissement des prix, et qu'il préserve, par conséquent, de ces mouvements désordonnés si souvent désastreux tour à tour et pour le producteur et pour le consommateur.

*Emprunt de 6 millions.*

L'annexion des sociétés fusionnées étant opérée, et la Société de Silésie fondée, nous avons compris que nous devions pourvoir à des dépenses importantes pour développer tous les établissements que nous venions d'acquérir, et, avant que des événements politiques graves ne fussent venus troubler l'Europe, nous avons cru d'une sage prudence de conclure un emprunt qui nous assurât de plus grandes ressources financières, en rapport avec le développement de nos opérations industrielles.

Nous nous sommes alors adressés à la Société de Crédit mobilier, et avons conclu avec elle, le 7 septembre dernier, un traité par lequel cette Société s'engageait à nous prêter 6 millions de francs contre la remise de 13,600 obligations à l'intérêt de 5 0/0, remboursables de fin 1866 à fin 1881, par tirages annuels.

Le traité a reçu son exécution ; les 6 millions nous ont été versés le 1er janvier.

Nous nous applaudissons d'avoir pris en temps utile cette mesure financière, qui a déjà reçu votre approbation par la part que divers d'entre vous ont prise dans la souscription des obligations, lors de leur émission par la Société du Crédit mobilier.

*Houillère de Baldaz-Lalore.*

Nous avons à vous parler encore de l'acquisition que nous avons faite de la houillère de Baldaz-Lalore, charbonnage situé sur la Meuse, dans les meilleures conditions de production ; après quelques travaux nécessaires pour augmenter son extraction, ce charbonnage et celui de Valentin-Cocq suffiront à l'alimentation de toutes nos usines belges

Ce charbonnage a été acheté à un prix très-avantageux. Le siége d'exploitation principal n'est pas encore entièrement achevé ; mais il le sera certainement dans le premier semestre 1855.

Nous pouvons estimer que mis sur le pied de production journalière de 3,000 hectolitres, il ne coûtera environ que 1 million, et produira des charbons gras et demi-gras à un prix de revient très-modique.

Voici maintenant, Messieurs, quel a été le mouvement de nos fabrications et de nos ventes pendant l'exercice dernier.

Leur chiffre général a été plus élevé que celui des années précédentes.

*Extractions et fabrications.*

Ainsi, nos extractions totales de minerais, dans toutes nos agences de mines de Belgique, de Prusse et du territoire neutre, ont été de 62,943 tonnes de minerais bruts, soit calamines, blendes, galène et minerais de fer ; et de 49,988 tonnes de charbon dans nos houillères de Valentin-Cocq, Flône et Baldaz-Lalore.

La production de zinc brut dans nos sept usines de Belgique et de Prusse a été de 17,007 tonnes.

La production de l'exercice 1852 n'avait été que de 12,699 tonnes.

Augmentation : 4,308 tonnes.

Nous avons, en outre, fabriqué une petite quantité de plomb, soit 42,300 kilog. à titre d'essai de nos minerais plombifères, et afin d'apprécier si nous avons plus d'intérêt à traiter par nous-mêmes nos galènes qu'à les vendre directement, suivant un tarif proportionnel à leur teneur métallique.

Nous avons, du reste, reconnu que la plupart de nos galènes étaient argentifères.

Nos laminages ont marché avec grande activité pendant l'exercice dernier.

Ils ont atteint le chiffre élevé de 16,397 tonnes, savoir :

| | |
|---|---|
| Dans nos établissements de Belgique, | 8,994 |
| — — France.. | 7,403 |

Nos productions de Blancs de zinc ont aussi pris un grand accroissement,

Elles se sont élevées à 3,910 tonnes.

| | |
|---|---|
| Savoir : en France, | 2,302. |
| en Belgique, | 1,042. |
| en Prusse, | 566. |

L'industrie du blanc de zinc s'est développée rapidement par nos efforts de propagande, et à l'aide de nos relations commerciales.

Nous sommes parvenus à vaincre une partie des préjugés des peintres, des architectes et du public même ; nous avons donc lieu de croire que le terrain est aujourd'hui conquis et que notre industrie, si éminemment utile à l'humanité, continuera à se développer.

En résumé, nos fabrications ont été très-actives pendant l'exercice dernier, et nous pouvons vous dire que nos prix de revient ont été satisfaisants.

Comme de coutume, nos ventes ont dépassé nos productions, et nous ont permis de céder des parts aux Sociétés productrices de Belgique et de Silésie, sur des marchés de consommation que nous exploitons.

Digitized by Google

Elles se sont élevées dans tous pays, pour la part réservée à notre Société dans la participation, à 16,301 tonnes en zinc divers,
et à 3,902 — en blanc de zinc.

Ensemble, 20,203 tonnes.

Nos prix de vente, vers le milieu de l'exercice dernier, malgré les nuages politiques qui s'amoncelaient à l'horizon, se sont maintenus à des taux favorables.

Nous n'osons pas affirmer qu'il en sera toujours ainsi si la paix de l'Europe continue à être troublée, mais nous espérons cependant n'avoir plus à craindre des dépréciations aussi graves que celles qu'amenaient d'ordinaires les crises commerciales avant notre organisation actuelle.

Nous laissons à MM. vos commissaires, qui ont fait l'examen le plus attentif de nos comptes de l'exercice écoulé, le soin de vous en faire connaître les mouvements et les détails.

Nous nous bornons à vous présenter le résultat définitif du bilan de l'exercice clos au 31 décembre dernier. Les bénéfices nets de l'année 1853 se sont élevés à 5,181,480 91

Pour calculer les attributions dues au compte de réserve et les droits d'administration, il faut, selon l'art. 42 des statuts, prélever pour ordre une somme représentant l'intérêt à 5 0/0 du capital social, soit, 360,000 »

Reste 4,821,480 90

sur lesquels il a été attribué pour le prélèvements au fonds de réserve, droits d'administration, de commissaires, de directeurs, 1,566,981 25

Net excédant, 3,254,499 61

auxquels il faut joindre les prélèvements pour ordre, indiqués plus haut, 360,000 »

3,614,499 61

Sur cette somme de bénéfice, le Conseil décide qu'un dividende de fr. 40 par dixième sera réparti aux actions, soit fr. 90,000 3,600,000 »

Reste un solde créditeur au compte Profits et pertes, 14,499 61

Nous vous rappelons que, conformément à l'art. 43 des statuts, le paiement du dividende doit avoir lieu par moitié au 10 mai et au 10 novembre de cet exercice.

Il nous reste, Messieurs, à soumettre à votre approbation le contrat de fusion passé avec la Société du blanc de zinc, dont l'effet a remonté pour la Société au 1er janvier 1853.

Vous vous rappelez que lors de l'émission nouvelle de capital social, il avait été réservé le nombre d'actions nécessaires pour opérer cette fusion.

L'approbation que nous réclamons de vous est donc une mesure d'ordre.

Nous avons aussi à soumettre à votre ratification, aux termes de l'art. 35 des statuts, les acquisitions, ventes ou échanges d'immeubles qui ont eu lieu depuis votre dernière séance.

Vous aurez à procéder à la nomination d'un administrateur, en remplacement de M. le vicomte Charles Vilain XIIII, administrateur sortant, rééligible, ainsi qu'à la nomination d'un commissaire, en remplacement de M. Fury-Hérard, commissaire sortant, qui, aux termes de l'art. 33, ne peut être réélu dans la même année.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

31,210 *dixièmes étaient représentés.*

L'Assemblée a pris acte du rapport du Conseil d'administration et du rapport du commissaire de la Société ce dernier approuvant les comptes de l'exercice 1853, et donnant décharge au Conseil d'administration.

Divers achats d'immeubles, montant ensemble à 719,539 fr. 51 c., et diverses ventes de terrains et bâtiments, montant ensemble à 50,749 fr. 87 c., sont approuvés.

Le traité de fusion intervenu entre la Société de la Vieille-Montagne et celle du Blanc du zinc est ratifiée.

M. le vicomte Ch. Vilain XIIII est réélu administrateur.

M. Davignon père, ancien administrateur de la Vieille-Montagne, est nommé commissaire de la Société.

Toutes ces décisions sont prises à l'unanimité.

## Société anonyme des mines et fonderies de zinc de la Silésie.

*Rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale extraordinaire du 27 avril 1854, tenue à Cologne.*

Messieurs,

Pour nous conformer à l'art. 40 de nos statuts, nous devions vous convoquer en assemblée générale extraordinaire.

Nous profitons avec empressement de la première occasion pour nous mettre en rapport avec vous et pour vous donner quelques détails sur la constitution, la marche et l'avenir de notre Société.

Les 5 millions de thalers qui forment notre capital social ont été régulièrement versés entre nos mains pendant la constitution de la Société; des traités provisoires passés avec les propriétaires des plus importantes mines de calamine de la Silésie nous ont assuré la possibilité d'acquérir, dès le début, une partie considérable de ces mines et de leurs principaux établissements.

Une portion de notre fonds social a été employée à ces acquisitions.

En réalisant donc ces traités, nous nous sommes trouvés, dès le 1er novembre, en état de produire plus de 6,000 tonnes de zinc.

Contrairement à ce qui arrive dans bien des exploitations où il faut tout créer, tout fonder, et immobiliser d'énormes capitaux pour arriver à produire après une grande perte de temps, nous avons trouvé des mines en exploitation, des usines en pleine activité, qui nous permettaient, dès le jour de notre entrée en possession, de commencer nos opérations.

Nous avons complété ensuite notre position de producteurs par l'acquisition de la majorité des parts d'une houillère qui donne les plus belles espérances, et par les locations, pour un long terme, d'usines et de laminoirs des plus considérables de la Silésie.

Dans une de ces usines acquises par nous, se trouve une petite fabrique de blanc de zinc, et nous sommes donc à même de livrer au commerce, dès cette année, notre production de 6,000 tonnes en zinc brut, laminé et blanc de zinc.

Les traités provisoires qui assuraient notre position de producteurs importants dès le début de notre constitution, nous garantissaient en même temps une position commerciale plus belle encore, en mettant entre nos mains la vente d'une quantité de zinc supérieure à celle que nous produisons, et qui, avec elle, nous donnait la vente de près des deux tiers de la production totale de la Silésie.

Pour assurer à cette quantité considérable de zinc un écoulement facile, et pour éviter une concurrence qui aurait nui à la régularisation du commerce, nous avons fait avec la Société de la Vieille-Montagne un traité qui nous assure une communauté de ventes, et nous fait profiter ainsi de nombreux débouchés établis depuis longtemps, tout en nous réservant spécialement certains marchés.

Il est facile d'apprécier les avantages que nous retirerons des relations ainsi établies avec la Société qui s'est mise à la tête du commerce du zinc.

Telle est, Messieurs, la constitution de notre Société; et sur ces bases de production et de commerce, nous croyons lui avoir établi une situation très-forte, qui lui donnera de beaux bénéfices et lui promet un brillant avenir, même en restant dans les limites que nous venons d'indiquer.

Cependant divers pourparlers nous font penser qu'il serait possible d'accroître, à des conditions très-avantageuses, notre production, et de la doubler même par des achats de mines et d'usines importantes; nous voulons nous mettre en état de profiter des bonnes occasions qui peuvent se présenter, si toutefois les circonstances politiques ayant rendu aux affaires, par le calme, leur essor et leur prospérité, permettaient de le faire avec sécurité.

C'est, Messieurs, pour arriver à ce but, et pour avoir la faculté d'acheter, de fusionner, s'il y avait lieu, dans notre Société actuelle, d'autres établissements qui en sont restés en dehors jusqu'ici, que nous vous demandons l'autorisation d'augmenter le capital social, et de le porter à 10 millions de thalers, ainsi que le permet l'art. 11 des statuts.

Si vous adoptez notre proposition, nous aurons à solliciter du gouvernement prussien son approbation à l'augmentation de notre capital social. Il vous restera à décider si, pour la destination à donner au nouveau capital, vous vous en rapporterez à la prudence de votre Conseil d'administration, ou si vous déléguerez, à cet effet, des pouvoirs spéciaux à une commission choisie parmi vous.

Vous aurez également, Messieurs, à nommer, conformément à l'article 40 des statuts, trois commissaires chargés de vérifier les comptes et le bilan de la Société que nous devons nous présenter à l'assemblée générale ordinaire de l'année prochaine.

RÉSOLUTIONS DE L'ASSEMBLÉE.

L'assemblée vote l'augmentation du capital, qui sera porté à 10 millions de thalers.

Elle laisse à la prudence du Conseil d'administration à déterminer la destination du nouveau capital.

Elle nomme commissaires, pour vérifier les comptes de l'exercice 1854,

MM. Bleichroder, de Berlin.
Richard Weiss, de Breslau.
Ernest André, de Paris.

Ces résolutions sont toutes prises à l'unanimité des voix.

Digitized by Google

## Ordonnances rendues par M. le Préfet de police, en matière de tarifs, pendant le courant du mois d'avril.

| CHEMINS. | DATES. | TITRES DES ORDONNANCES. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|
| Est..... | 4 avril.... | Ordonnance qui fixe un tarif spécial pour le transport du plâtre à la petite vitesse, par chargement complet de 5,000 kil. | Tarif applicable au transport du plâtre expédié, par wagon complet, de certaines stations sur d'autres stations, dans le sens de Paris vers Strasbourg et la frontière d'Allemagne. |
| Est..... | 5 avril.... | Ordonnance concernant des modifications au transport des bestiaux, par wagon complet. | Tarif applicable au transport de bestiaux effectué des gares de Forbach, Saint-Avold, Metz, Pont-à-Mousson, Nancy, Toul et Commercy, sur la gare de La Villette et *vice versâ* |
| Ouest..... | 8 avril.... | Ordonnance concernant un tarif pour le transport, à la grande vitesse, des denrées alimentaires. | Tarif applicable au transport des denrées alimentaires, comprenant : beurre frais, œufs, volaille, gibier, viande fraîche, fruits, légumes et poisson frais, expédiées des gares de La Loupe, Courville et Chartres, en destination des halles de Paris et de Versailles. |
| Lyon..... | 8 avril.... | Ordonnance concernant la prorogation, jusqu'au 31 juillet prochain, des tarifs réduits pour le transport des grains, farines, légumes secs, riz et pommes de terre, et la réduction, jusqu'à la même époque, du tarif des fécules et avoines. | Prorogation des dispositions de l'arrêté ministériel du 17 septembre dernier, et de l'ordonnance de police du 5 octobre suivant. |
| Lyon..... | 11 avril... | Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport des tuyaux de drainage en terre cuite. | Application du tarif spécial des tuiles et briques au transport des tuyaux de drainage en terre cuite. |
| Est..... | 11 avril... | Ordonnance concernant la prorogation, jusqu'au 30 avril courant, du tarif réduit pour le transport des farines, céréales, légumes secs, riz et avoine, et la réduction, jusqu'à la même époque, des frais de chargement et de déchargement. | |
| Orléans... | 11 avril... | Ordonnance concernant des tarifs spéciaux pour le transport des voyageurs dans la banlieue de Paris. | 1° Cartes d'abonnement, valables pendant trois ou cinq mois, pour 1re et 2e classe. — 2° Billets d'abonnement pour 1re et 2e classe. — 3° Billets d'aller et retour (tous les jours, pour les trois classes. |
| Orléans et Nord.... | 18 avril... | Ordonnance concernant un tarif commun pour le transport de la houille et du coke, par wagon complet de 10,000 kil. | Tarif commun aux Compagnies des chemins de fer du Nord et de Paris à Orléans, pour le transport de la houille et du coke provenant des houillères du Nord et de la Belgique, expédiés par wagon complet de 10,000 kil., de Quiévrain, Valenciennes, Raismes, Somain et Douai, sur certaines stations de la ligne d'Orléans. |
| Lyon..... | 20 avril... | Ordonnance concernant des modifications au tarif du transport des marchandises. | Modifications, additions et suppressions faites aux tarifs du transport des marchandises. |
| Ouest..... | 22 avril... | Ordonnance qui fixe les tarifs des transports de toute nature, à la petite vitesse, sur la section de La Loupe à Nogent-le-Rotrou. | Application des tarifs actuellement en vigueur au transport : 1° des marchandises, 2° des voitures, 3° des animaux et bestiaux, par tête, 4° des animaux et bestiaux, par wagon complet. |

## NOUVEAU GUIDE SUR LES BORDS DU DANUBE

### DE STRASBOURG A CONSTANTINOPLE.

UN VOL. IN-18. — BROCHÉ, 1 fr. 50. — RELIÉ, 2 fr.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer de M. Napoléon Chaix vient de faire paraître un nouveau *Guide sur les bords du Danube, de Strasbourg à Constantinople*, orné d'une carte et de seize jolies gravures. Sous la forme d'un simple itinéraire, cette publication renferme les plus justes appréciations sur les races et les institutions civiles et religieuses de cette partie orientale de l'Europe. Les grands événements qui se passent actuellement dans ces contrées donnent un intérêt de circonstance à cet ouvrage, qui nous semble le mériter par l'exactitude de ses narrations et sa fidélité à reproduire tout ce qui se rattache aux questions qui vont bientôt s'y décider par les armes. Sous une forme simple, facile et légère, le fond de ce petit livre est sérieux et instructif; c'est bien plus un essai moral et historique qu'un manuel de voyageur.

## Correspondance.

M. D., à Cognac. — N° 1, non. — N° 3, oui. — N° 4, oui. — N° 5, on s'occupe d'une combinaison pour ce chemin.

M. V. C. 1, à Quesnoy. — N° 1, la réponse qui vous a été faite est exacte; les coupons des actions sont faits de telle façon, que les titres doivent être présentés. — N° 2, mauvaise affaire.

M. B., à L. N. Z. — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N° 3, oui. — N° 4, moins. — N° 5, c'est peu probable.

M. A. L. à Bordeaux. — N° 1, affaire excellente, mais il faut attendre qu'elle se développe. — N° 2, on s'occupe d'une combinaison qui pourra la relever. — N° 3, affaire dirigée en dépit du bon sens. — N°s 4 et 5, valeurs à tout repos, mais avec un avenir restreint.

M. N., à Troyes. — N° 1, achetez. — N° 2, vendez. — N° 3, 15 p/0. — N° 4, sans avenir.

M. F. P., à Bordeaux. — N° 1, la Compagnie s'y refuse avec raison. — N° 2, elle ne peut prendre aucune engagement à cet égard. — N° 3, arbitrage dangereux. — N° 4, 8 p/0.

M. ***. — N°s 1 et 2, Orléans. — N° 3, cela marche. — N° 4, non.

M. R., à X. — N° 1, achetez. — N° 2, à peu près. — N° 3, le déport sur la rente. — N° 4, non; l'absence de titres. — N° 5, excellent. — N° 6, ne pas s'engager à nouveau. — N° 7, Lyon.

M. Ad. C. — N° 1, jamais. — N° 2, excellent. — N° 3, avenir douteux. — N° 4, sans danger.

## Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'avril 1854.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs..... | 190,850. | Recettes. | 150,479 90 |
| Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest..... | | | 80,534 00 |
| Total..... | | | 231,013 90 |

Avril 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs..... | 139,575 | Recettes.. | 166,733 26 |
| Différence en faveur de 1854... | | | 64,280 64 |

COMPARAISON :

| | |
|---|---|
| Les quatre mois de 1854 ont donné.... | 714,801 40 |
| La même période de 1853 a donné.... | 581,587 14 |
| Différence en faveur de 1854..... | 133,216 26 |

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 30 avril au 6 mai 1854.

| | |
|---|---|
| 80,292 voyageurs | 290,812 65 |
| Bagages, marchandises, etc | 414,573 71 |
| TOTAL | 705,386 36 |

Semaine correspondante de 1853.

| | |
|---|---|
| 70,013 voyageurs | 277,947 45 |
| Bagages, marchandises, etc | 323,820 93 |
| PRODUIT total | 601,768 38 |

Recette totale du 1er janvier au 6 mai.

| | |
|---|---|
| 1854 | 12,303,944 41 |
| 1853 | 10,450,202 41 |
| DIFFÉRENCE | 1,853,742 00 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 30 avril au 6 mai 1854.

| | |
|---|---|
| 16,522 voyageurs | 86,700 55 |
| Bagages, marchandises, etc | 91,999 60 |
| TOTAL de la semaine | 178,700 15 |
| TOTAL de l'exercice courant | 3,590,325 25 |
| Semaine correspondante de 1853 | 190 645 30 |
| Exercice correspondant de 1853 | 3,217,353 30 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 30 avril au 6 mai 1854.

| | |
|---|---|
| 10,543 voyageurs | 31,407 85 |
| Bagages, marchandises, etc | 45,694 10 |
| TOTAL de la semaine | 77,101 95 |
| TOTAL de l'exercice courant | 868,532 15 |
| Semaine correspondante de 1853 | 76,951 80 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 740,079 50 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 30 avril au 6 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 30,168 voyageurs | 208,705 25 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand | 170,342 10 |
| TOTAL de la semaine | 379,047 35 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 6,144,376 35 |
| TOTAL | 6,523,423 70 |
| Semaine correspondante de 1853 | 388,514 75 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 5,770,366 85 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 6,158,880 60 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 24 au 30 avril 1854.

| | |
|---|---|
| 12,716 voyageurs | 28,912 70 |
| Messageries, bagages, marchandises | 44,662 56 |
| TOTAL | 73,575 26 |
| Semaine correspondante de 1853 | 63,896 56 |
| Recette totale du 1er janv. au 30 avril | 1,026,501 44 |
| — 1853 | 854,838 68 |
| Différence en faveur de 1854 | 171,662 76 |

Recettes des premiers trimestres 1853-1854.

| | 1853 | 1854 |
|---|---|---|
| Voyageurs | 264,616 40 | 304,138 66 |
| Marchandises, etc | 353,727 71 | 437,264 20 |
| Total | 618,344 11 | 741,403 16 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,116 kilom.)

Du 23 au 29 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 323,305 02 |
| Bagages, marchandises, etc | 456,875 95 |
| TOTAL | 780,380 97 |
| Semaine correspondante de 1853 | 609,563 46 |
| Différence en faveur de 1854 | 170,817 51 |
| Recettes du 1er janvier au 29 avril | 12,624,156 68 |
| Recette correspondante de 1853 | 9,779,789 30 |
| Différence en faveur de 1854 | 2,844,367 38 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 18e semaine.

Du 30 avril au 6 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 237,743 32 |
| Marchandises | 317,509 06 |
| TOTAL de la semaine | 555,252 38 |
| Recettes antérieures | 8,591,165 63 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 9,146,418 01 |
| 18e semaine de 1854 | 555,252 38 |
| Semaine correspondante de 1853 | 467,519 34 |
| Différence en faveur de 1854 | 87,733 04 |
| Exercice 1854 | 9,146,418 01 |
| Id. 1853 | 7,054,836 92 |
| Différence en faveur de 1854 | 2,091,581 00 |

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 30 avril au 6 mai 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 11,540 70 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 22,791 75 |
| TOTAL | 35,332 45 |
| Recettes antérieures | 549,490 99 |
| TOTAL | 583,823 44 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 1er au 7 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 11,437 voyageurs (gr. vitesse | 50,150 70 |
| (Petite vitesse) | 33,309 17 |
| TOTAL | 88,650 87 |
| Rive droite. — 38,049 voyageurs | 38,004 75 |
| Rive gauche — 25,464 voyageurs | 23,353 45 |
| TOTAL | 145,308 07 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 72,731 20 |
| Rive droite | 43,376 15 |
| Rive gauche | 22,018 25 |
| TOTAL | 138,125 60 |
| Recette totale du 1er janvier au 7 mai 1854 : | |
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 2,109,492 73 |
| *Idem.* — 1853 | 1,744,717 05 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 23 au 29 avril 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 82,032 94 |
| Bagages et marchandises | 109,748 19 |
| TOTAL de la semaine | 191,781 13 |
| Semaine correspondante de 1853 | 155,478 72 |
| Augmentation | 36,302 41 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 3,138,763 50 |
| Recette correspondante de 1853 | 2,448,869 22 |
| Augmentation | 689,894 28 |

## Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 23 au 29 avril inclusivement.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

| | |
|---|---|
| 20,115 voyageurs, grande vitesse | 40,137 87 |
| Petite vitesse | 116,965 02 |
| Services annexes | 8,432 59 |
| TOTAL | 165,535 98 |

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse | 35 400 31 |
| Petite vitesse | 116,280 89 |
| Services annexes | 10,119 64 |
| TOTAL | 161,800 85 |

Recette totale du 1er janvier au 22 avril :

| | |
|---|---|
| 1854 | 2,814,654 53 |
| 1853 | 2,309,926 39 |

## Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois d'avril.

| | 1854. | 1853. | 1852. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 31,313 45 | 27,963 05 | 27,249 40 |
| Bagages | 585 09 | 553 46 | 539 97 |
| Bétail | 1,132 15 | 909 75 | 1149 25 |
| Marchandises | 18,284 03 | 6,626 16 | 13,607 04 |
| | 51,314 72 | 46,052 42 | 42,545 66 |

Ce résultat présente une augmentation pour le mois d'avril 1854 de fr. 5,262 30 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 8,769 06 sur 1852.

## Chemin de fer d'Orsay.

Mois d'avril 1854.

| | Voyag. | Recettes. | Bag. Messag. | Total. |
|---|---|---|---|---|
| 1854 | 52,465 | 25,322 20 | 558 75 | 25,880 95 |
| 1853 | 30,586 | 13,948 85 | 309 90 | 14,258 75 |
| En faveur de 1854 | 21,879 | 11,373 35 | 248 85 | 11,622 20 |

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## D'ORLÉANS.

Le Directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les actionnaires souscripteurs aux 130,000 obligations qu'ils pourront, *à partir du 10 mai courant*, se présenter à la caisse du service central, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, pour y échanger, contre *des titres provisoires à ordre ou porteur*, les récépissés nominatifs qui leur ont été délivrés.

Paris, le 8 mai 1854.

*Le Directeur de la Compagnie.*

C. DIDION.

---

CHEMINS DE FER

## DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs des obligations suivantes de la Compagnie de Paris à Strasbourg et de la Compagnie de Montereau, sorties au tirage qui vient d'avoir lieu le 4 mai 1854, qu'elles seront remboursées au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, de onze heures à trois heures, savoir :

Pour les obligations de la Compagnie de Paris à Strasbourg, à partir du 1er juin 1854.

Pour celles de la Compagnie de Montereau, à partir du 1er juillet 1854.

*Numéros sortis des 60,000 obligations du chemin de fer de Paris à Strasbourg.*

Première Émission.

| | | |
|---|---|---|
| 1—36.544 | 20—29.712 | 39—17.418 |
| 2— 1.715 | 21—42.404 | 40—25.897 |
| 3—16.908 | 22—22.754 | 41—23.117 |
| 4—39.892 | 23— 395 | 42—10.589 |
| 5—56.367 | 24—33.608 | 43—33.818 |
| 6—23.391 | 25—16.968 | 44—59.474 |
| 7—48.381 | 26—16 996 | 45—40.379 |
| 8—28.248 | 27—2 .809 | 46— 5.102 |
| 9—20.685 | 28—21.085 | 47 27.884 |
| 10—44.173 | 29—46.770 | 48—36 355 |
| 11—17.500 | 30—49.335 | 49—27.026 |
| 12—25.588 | 31—43.127 | 50—30.977 |
| 13—53.770 | 32—16.762 | 51— 5.479 |
| 14—56.784 | 33—44.916 | 52—55.310 |
| 15—58.507 | 34—23.958 | 53—22 090 |
| 16—28.457 | 35—33.324 | 54—30.869 |
| 17—56.896 | 36—51.128 | 55—48.820 |
| 18—45.618 | 37—40.921 | 56— 6.957 |
| 19—44.915 | 38—46.712 | |

*Numéros sortis des 16,000 obligations du chemin de fer de Paris à Strasbourg.*

Deuxième Émission.

*Remboursement des actions de la Compagnie de Blesme à Gray.*

| | | |
|---|---|---|
| 1—61.939 | 6—63.050 | 11—60.816 |
| 2—63.228 | 7—66.846 | 12—69.070 |
| 3—67.808 | 8—68.544 | 13—71.718 |
| 4—74.962 | 9—73.594 | 14—70.545 |
| 5—68.388 | 10—68.760 | 15—66.867 |

*Numéros sortis des obligations du chemin de Montereau.*

Création de 1852.

| | | |
|---|---|---|
| 1.293 | 2.410 | 2.160 |
| 3.138 | 1.835 | 1.315 |
| 802 | 900 | |

---

CHEMINS DE FER

## DE L'EST,

*rue et place de Strasbourg.*—MM. les porteurs d'actions du chemin de fer de Paris à Strasbourg (Est-anciennes), sont prévenus que le solde du dividende de l'exercice 1853, soit 30 fr. 30 c., formant avec les 20 fr. déjà distribués un total de 50 fr. 30 c. par action, se paie, tous les jours, de 11 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie, rue et place de Strasbourg, sur la présentation des titres.

---

CHEMINS DE FER

## DE L'EST,

rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Compagnie de Bâle, qu'ils pourront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à partir du 1er juin 1854, pour effectuer l'échange de ces actions contre des obligations de la Compagnie de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations.

Au moment de l'échange, il sera payé :

1° A chaque action de Strasbourg-Bâle, 10 fr. 50 c., stipulés au traité, à titre de dividende, pour l'exercice 1853;

2° A chaque obligation donnée en échange, 12 fr. 50 c., montant du semestre d'intérêts échéant le même jour, 1er juin.

---

CHEMINS DE FER

## DE L'EST,

rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de Strasbourg et MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, que, le 4 mai, à 3 heures de l'après-midi, il a été procédé, en séance publique, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, au tirage de :

56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852;

15 obligations de la Compagnie de Strasbourg (rachat du chemin de Gray), émission de 1853,

Et 8 obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis aura lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juin prochain.

---

CHEMIN DE FER

## DU NORD.

L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Nord qui devait avoir lieu le 29 avril 1854, a été remise au mercredi 24 mai prochain; le nombre des actions déposées était insuffisant pour rendre les délibérations valables, les actionnaires étaient convoqués, non-seulement en assemblée ordinaire pour délibérer sur les comptes annuels de la Société, fixer le dividende à répartir; mais aussi en assemblée extraordinaire pour voter sur les crédits relatifs à la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

---

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'ancienne Compagnie de Versailles (rive droite) et MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest, que le mercredi 17 courant, à une heure de l'après-midi, il sera procédé, en séance publique, au tirage des obligations à amortir sur les emprunts de 1839 et de 1843 de la Compagnie de la rive droite et sur les emprunts des 7 mai, 27 août 1852 et 17 juillet 1853 de la Compagnie de l'Ouest.

Les remboursements seront effectués à la caisse de la Compagnie de l'Ouest, gare Saint-Lazare, aux époques suivantes :

Emprunt de 1839, Rive droite, 1er juillet 1854;

Emprunt de 1843, Rive droite, 1er janvier 1855;

Emprunt du 7 mai 1852, Ouest, 1er juillet 1854;

Emprunt du 27 août 1852, Ouest, 1er juillet 1854.

Emprunt du 17 juillet 1853, Ouest, 1er juillet 1853.

Ce tirage aura lieu au siége de la Compagnie, gare Saint-Lazare.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A LYON.

*Appel de 100 fr. par action.* — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 1er juillet prochain.

L'intérêt à raison de 5 0/0 par an sera dû, à partir du 1er juillet, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auront pas été faits dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêts compris), viendra en déduction de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

MM. les actionnaires auront la faculté de se libérer de ce versement, à partir du 1er mai prochain; et, dans ce cas, l'escompte leur sera bonifié au taux de 4 0/0 l'an, sur la somme de 68 fr. 75 c. versés par eux.

Les versements se font à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures.

*Le Secrétaire général,*

G. RÉAL.

---

CHEMIN DE FER

## GRAND CENTRAL DE FRANCE

MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie des chemins de jonction du Rhône à la Loire, sont informés que le tirage au sort qui a eu lieu le 9 mai 1854, en séance publique du Conseil d'administration, a désigné comme devant être amorties :

Les 86 obligations de la 1re série, remboursables à 625 fr., numérotées de 25,800 à 25,885 inclusivement;

Les 108 obligations de la 2e série, remboursables à 500 fr., numérotées de 575 à 682 inclusivement.

Le remboursement de ces obligations aura lieu sur la présentation des titres, à la caisse de la société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à partir du 15 mai courant.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire général,*

A. COUPON.

---

CHEMIN DE FER

## GRAND CENTRAL DE FRANCE.

Le 30 mai courant, à trois heures, en séance publique du Conseil d'administration, au siége de la Compagnie, 16, place Vendôme, il sera procédé au tirage au sort de 104 obligations des emprunts réunis de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, en liquidation, à amortir le 1er juillet prochain.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire général,*

A. COUPON.

---

COMPAGNIE

## DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire, qui avait été convoquée pour le 27 avril dernier, n'ayant pu être régulièrement constituée par suite de l'insuffisance des dépôts d'actions, est, aux termes de l'art. 32 des statuts, renvoyée au mardi 30 mai courant.

La réunion aura lieu à trois heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Cette seconde assemblée sera valable, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire la dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de cette assemblée, c'est-à-dire avant le 16 de ce mois.

Ces dépôts seront reçus de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque dépositaire d'actions une carte d'admission.

Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la délivrance des cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite, comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire de la Compagnie,*

G. POUJARD'HIEU.

---

## TRAIN DE POISSY.

*De chaque jour à dater du 1er mai 1854.*

Un train sera ajouté au service ordinaire entre Paris et Poissy. Ce train aura lieu aux heures suivantes :

*Aller.* — Tous les jours de la semaine, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Paris, le soir 5 h. 25, — de Maisons, 5 h. 46, — de Conflans, 5 h. 56, — arrivée à Poissy, 6 h. 5. — Les dimanches et fêtes seulement : de Paris, le soir, 2 h., — de Maisons, 2 h. 30, — de Conflans, 2 h. 40, — arrivée à Poissy, 2 h. 50. — *Retour.* — Tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Poissy, le matin, 8 h. 30, — de Conflans, — de Maisons, 8 h. 52, — arrivée à Paris, 9 h. 15. — Les dimanches et fêtes seulement : Départ de Poissy, le soir, 9 h. 10, — de Conflans, 9 h. 21, — de Maisons, 9 h. 31, — arrivé à Paris, 10 *heures.*

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

**CENTRAL SUISSE.** *Deuxième versement de 50 fr.* — Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le versement de 50 fr., appelé primitivement moitié au 15 mars, et moitié au 15 mai, doit être parfait au plus tard à cette dernière date.

Aux termes des statuts, les actionnaires retardataires auront à payer les intérêts à raison de 5 0/0 l'an. Les numéros de leurs actions seront publiés à deux reprises. La première, immédiatement après le 15 mai; et la seconde, vingt jours après la première. Si ensuite, après un nouveau délai de quarante jours, le versement n'a pas été effectué, ces actions seront annulées, et la somme déjà versée restera acquise à la Compagnie.

Par décision de l'assemblée générale du 27 avril dernier, les actionnaires qui auront fait dans les délais ci-dessus relatés le versement de 50 fr., auront la faculté, moyennant deux paiements ultérieurs de 25 fr. chacun, au 15 novembre 1854 et au 15 février 1855, de libérer leurs actions à 200 fr., par l'échange de cinq actions libérées de 200 fr., contre deux actions libérées de 500 f.

Les deux versements aux 15 novembre et 15 février pourront être escomptés dès à présent, à raison de 4 0/0 l'an.

Les actionnaires qui préféreront conserver leurs titres actuels et continuer leurs versements au fur et à mesure d'appel jusqu'à 500 fr. par action, n'auront à verser, en 1855, que les 50 fr. appelés au 15 mai, et il leur est donné l'assurance que les appels ultérieurs ne dépasseront jamais le chiffre de 50 fr. à la fois, ni 100 fr. dans l'espace de six mois.

Ceux qui désireront se libérer dès à présent en versant jusqu'au complément de 500 fr. par action, jouiront de l'intérêt à 4 0/0 l'an depuis le jour de leur paiement.

Les versements sont reçus dès ce jour :

A Paris, à la caisse de MM. Ad. Marcuard et C<sup></sup>e, banquiers, 18, rue Bergère,

Et à Bâle, au siége de la Compagnie.

COMPAGNIE

**DES MINES DE LA LOIRE.** Siége social à Paris, rue de la Victoire, 44.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle, précédemment ajournée, aura lieu le mardi 6 juin prochain, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

L'assemblée sera tout à la fois ordinaire et extraordinaire: *ordinaire* pour l'examen des comptes de l'exercice 1853, *extraordinaire* pour délibérer sur les projets de statuts et d'organisation nouvelle, en exécution des notifications du gouvernement.

Les propriétaires de 25 actions au moins ont seuls droit d'y assister, ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de 25 actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social, à Paris, rue de la Victoire, 44, avant le 3 juin, soit, et avant le 30 mai, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, 2.

CHEMIN DE FER

**VICTOR - EMMANUEL.**

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mardi 23 courant, à Paris, au siége de l'administration, 48 bis, rue Basse-du-Rempart, à trois heures de relevée, à l'effet de statuer sur d'importantes modifications au cahier des charges provisoirement conclues, à Turin, avec le ministère sarde.

Tout porteur de 20 actions est de droit membre de l'assemblée générale; nul ne peut être fondé de pouvoirs s'il ne jouit par lui-même d'un droit d'admission.

La remise des cartes aura lieu contre la présentation des titres, à partir du 12 jusqu'au 20 courant, à trois heures :

A Paris, 48 bis, rue Basse-du-Rempart.

A Chambéry, à la Banque de Savoie.

A Turin, chez MM. de Fernex, banquiers.

A Londres, 38, Trogmorton street, chez MM. sir John Easthope et Ce.

On délivrera dans les mêmes lieux des modèles de pouvoirs.

Paris, le 10 mai 1854.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire,*

L. Le Provost.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

**DE CRÉDIT MOBILIER.**

La Société a l'honneur de prévenir MM. les porteurs des actions nouvelles du chemin de fer de l'Est qu'elle se charge d'opérer, pour leur compte, le versement des 50 francs exigibles du 1er au 15 courant, sur ces titres, en vertu de l'appel fait par la Compagnie.

Cette avance s'effectue jusqu'au 1er novembre prochain, contre dépôt préalable des actions, à l'intérêt de 4 0/0, c'est-à-dire au même taux que celui alloué par la Compagnie de l'Est.

Ceux de MM. les actionnaires qui voudraient retirer leurs titres avant le 1er novembre, devront bonifier à la Société générale de Crédit mobilier une commission de 1/2 0/0 sur la somme avancée.

S'adresser, pour opérer le dépôt des titres et donner les signatures nécessaires, aux bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme, de 10 à 4 heures, à partir du 5 mai prochain.

NOUVELLE MAISON

**J. BIDAULT** dirigée par MM. **BEAUCOURT** et **PÉRIER**.

6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettre de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

**Service maritime des Messageries impériales.**

**PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS.** TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

**ALGÉRIE.**

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

**TRAITÉ JURIDIQUE**

DE LA

CONSTRUCTION, DE L'EXPLOITATION

ET DE LA POLICE

**Des Chemins de fer**

CONTENANT

*Commentaire des Lois et Règles de l'Expropriation pour cause d'utilité publique, des Extractions de Matériaux, des Tarifs, des Transports de Marchandises, des Compétences, des Pénalités,*

PAR M. EUGÈNE PAIGNON,

Avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation.

Un beau volume de 500 pages.

PRIX : 5 FRANCS.

Les chemins de fer ont été créés de notre temps. Leurs rapports avec les divers intérêts qu'ils ont rencontrés pour s'établir ont fait naître dans notre droit un grand nombre de questions nouvelles. Déjà plusieurs de ces questions se sont produites au Conseil d'État et devant les cours souveraines; elles y ont reçu des solutions dont on peut utilement se servir pour faire aujourd'hui une monographie des chemins de fer.

L'ouvrage de M. Eugène Paignon, avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, a pour but d'exposer et de résoudre toutes les questions qu'ont fait naître les chemins de fer. Il envisage ces grands établissements sous trois aspects différents :

1° A l'état de *construction*, dans les rapports qu'ils ont avec la propriété privée; et, à cette occasion, il est fait un commentaire sur les lois et les règles si délicates de l'*expropriation* pour cause d'utilité publique, et de l'*extraction* des matériaux;

2° A l'état d'*exploitation*; ici, les chemins de fer sont considérés comme des entreprises de transport de voyageurs et de marchandises; toutes les questions du Code voiturin, si nombreuses et si difficiles, sont examinées et résolues; de plus, le droit nouveau pour l'établissement des tarifs de chemins de fer, qui intéresse le commerce et l'industrie, est exposé;

3° Enfin, cet ouvrage traite aussi de la compétence des tribunaux administratifs et judiciaires, et de la pénalité établie par les lois spéciales de police sur les chemins de fer.

Un livre qui embrasse tant de matières sur un sujet tout nouveau, s'adresse à tout le monde. En effet, ingénieurs, experts, avoués, avocats, financiers, industriels, commerçants, tous y trouveront des documents qu'il leur est utile de connaître.

Les titres de M. Eugène Paignon pour accomplir cette tâche résultent de sa position même, qui le place auprès des sources les plus élevées de la jurisprudence civile et administrative, et de son caractère de conseil judiciaire de plusieurs grandes Compagnies, qui lui a donné l'habitude pratique du contentieux en matière de chemins de fer. En lisant son livre, chacun appréciera si cette tâche a été bien remplie.

En vente à la Librairie centrale des Chemins de fer de MM. NAPOLÉON CHAIX ET Ce, rue Bergère, 20, Paris, et chez les principaux libraires.

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

**L'AIDE DU COMPTEUR**

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après lesquelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction); — les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, etc. — Prix : 1 fr. 50.

*Franco* par la poste, 1 fr. 75 (Affranchir).

**LIBRAIRIE.** Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

**Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.**


Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La hausse, qui avait déjà fait des progrès notables la semaine dernière, a continué, depuis huit jours, avec une nouvelle activité. Peu à peu, les craintes qu'avait fait naître la guerre d'Orient se calment, et les capitalistes qui s'étaient retirés des valeurs publiques se lassent de garder leurs fonds en caisse. La fermeté des cours de la Bourse les décide enfin à faire de nouveaux placements. Aussi, les capitaux affluaient ces jours-ci de la province, et les titres des bonnes valeurs devenaient de plus en plus rares sur la place, ce qui forçait de continuer chaque jour les escomptes sur une vaste échelle.

Il n'est pas étonnant que l'on soit obligé d'escompter chaque jour 100,000, 200,000 fr. de rentes 3 0/0, car les escomptes sont toujours nombreux: de sorte que, pour se procurer la livraison de 100,000 fr. de rentes, on est obligé, le plus souvent, de faire pour plus d'un million de rentes d'escompte.

En attendant, ces escomptes multipliés ont réduit chaque jour de plus en plus le nombre et la qualité des vendeurs. Le découvert s'est trouvé tellement réduit, que l'on a été obligé, ces jours-ci, d'escompter les vendeurs à peine. Aussi, la hausse a trouvé peu de résistance, et elle était surtout facilitée par les déports considérables qui se maintienent continuellement, principalement pour les affaires faites en dehors du parquet.

Le mouvement a été très-remarquable sur presque toutes les lignes de chemins de fer. On a même observé, comme un symptôme très-favorable, que la spéculation a recommencé à s'occuper de quelques lignes qu'elle avait presque abandonnées depuis longtemps.

Les actions du Nord, qui depuis longtemps, avaient eu peu de mouvement, mais qui se maintenaient toujours avec une fermeté extraordinaire, ont été rapidement enlevées ces jours-ci. Beaucoup d'achats ont eu lieu en vue du dividende de 30 fr. qui sera fixé à l'assemblée générale du 24 courant. Cette valeur a monté, depuis huit jours, de 745 à 780. Lyon a été également très-recherché et en hausse continuelle. Cette ligne a monté de 823 75 à 860. On s'attend à une augmentation très-forte dans la recette après l'ouverture de la section de Chalon à Lyon.

L'Est a été plus délaissé par la spéculation depuis que son coupon a été détaché. Il a cependant été entraîné dans ce mouvement: mais la hausse a été plus importante sur les nouvelles de l'Est, qui donnent lieu tous les jours à des achats nombreux.

Saint-Germain a commencé à sortir de sa longue stagnation et il a monté plus rapidement que toutes les autres lignes, de 555 à 630. C'est par conséquent une hausse de 75 fr. en huit jours.

L'Orléans a été pendant plusieurs jours sans variations, mais il a fini par être entraîné à la hausse par le mouvement général et il a monté à 1,080.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 4 jusqu'à celle du 11 mai.

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 65 45 à 66 60, et à terme de 64 85 à 66 30.

L'emprunt 3 0/0 de 1854 a monté de 64 50 à 66, et les certificats au-dessous de 1,000 fr., de 65 80 à 66 85.

Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 91 à 93, et à terme, de 91 à 92 90.

La Banque de France a monté de 2,700 à 2,720, en hausse de 20 fr.

Le Crédit mobilier a monté de 510 à 540, en hausse de 30.

Les actions du Nord ont monté de 745 à 785; elles ont fermé à 780, en hausse de 35 fr.

Les actions de l'Est ont monté de 717 50 à 730, elles ont fermé à 727 50, en hausse de 10 fr.

Les nouvelles de l'Est ont monté de 546 25 à 570; elles ont fermé à 566 25, en hausse de 20 fr.

Lyon a monté de 823 75 à 865; elles ont fermé à 862 50, en hausse de 38 75.

Lyon à la Méditerranée a monté de 672 50 à 700, en hausse de 27 50.

Orléans, de 1,055 à 1,080, en hausse de 25 f.

Rouen a monté de 852 50 à 910; il a fermé à 902 50, en hausse de 50 fr.

Saint-Germain a monté de 552 50 à 630; il est resté à 622 50, en hausse de 70 fr.

Le Havre, de 412 50 à 440, en hausse de 27 50

Bâle de 367 50 à 375, en hausse de 7 50.

Le Grand-Central a monté de 405 à 447 50, en hausse de 42 50.

Le Midi a monté de 505 à 540, en hausse de 35 fr.

L'Ouest a monté de 560 à 592 50, en hausse de 32 50.

Lyon a monté de 551 à 580, en hausse de 30.

Cherbourg a monté de 555 à 470, en hausse de 25.

Genève a monté de 425 à 450.

*Samedi.*— Les cours étaient très-fermes, mais sans amélioration importante. Quelques lignes de chemins de fer étaient très demandées. Les titres sont devenus fort rares sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 65 70 à 65 50, et à terme de 65 55 à 65 45; l'emprunt de 1851, de 65 25 à 65, et les certificats d'emprunt, de 66 25 à 66; le 4 1/2 0/0, de 91 60 à 91 50 au comptant, et de 91 60 à 91 25 à terme. La Banque s'est tenue à 2 710. Le Crédit mobilier a varié de 518 75 à 515; le Nord, de 750 à 752 50; l'Est, de 720 à 717 50; les nouvelles de l'Est, de 560 à 555; Orléans, de 1,057 50 à 1,060. Rouen, de 860 à 865; Bâle, de 367 50 à 368 75; Lyon, de 830 à 828 75; le Grand-Central, de 407 50 à 410; le Midi, de 520 à 515; Saint-Germain, de 575 à 585. Le Havre a fait 415; la Méditerranée, 675; Genève, 425; l'Ouest, 570; Cherbourg, 450; Dijon, 560.

*Lundi.* — La rente était faible; cependant la baisse trouvait beaucoup de résistance; nos fonds étaient un peu affectés par la baisse des fonds anglais. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 40 c. à 65 10, et à terme de 15 c. à 65; l'emprunt, de 40 c. à 64 60; les certificats d'emprunt, de 25 c. à 65 75. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 50 c. à 92, et de 05 c. seulement à terme à 91 30. La Banque s'est tenue à 2,710. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 fr. à 510; le Nord, de 2 50 à 750; l'Est, de 8 75 à 708 75; les nouvelles de l'Est, de 5 à 555; Lyon, de 2 50 à 826 25; Orléans, de 12 50 à 1,047 50; Rouen, de 1 25 à 865; la Méditerranée, de 5 à 670; Cherbourg, de 1 25 à 448 75; le Midi, de 2 50 à 512 50. Le Grand-Central a monté de 2 50 à 412 50; St-Germain, de 5 à 590; le Havre, de 3 75 à 418 75; l'Ouest, de 2 50 à 572 50. Dijon s'est tenu à 560; Genève, à 425.

*Mardi.* — La hausse a repris avec vigueur par suite de la continuation des escomptes qui ont lieu sur une vaste échelle, et qui épuisent la place de titres. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 60 c. à 65 70, et à terme de 55 c. à 65 55; l'emprunt de 1854, de 65 c. à 65 25; les certificats d'emprunt, de 50 c. à 66 25; le 4 1/2 0/0 de 60 c. au comptant à 92 60, et de 1 20 à terme à 92 50; la Banque, de 10 à 2,720; le Crédit mobilier, de 3 75 à 518 75; le Nord, de 5 à 755; l'Est, de 6 25 à 715; les nouvelles de l'Est, de 5 à 555; Lyon, de 11 25 à 857 50; Orléans, de 17 50 à 1,065; Rouen, de 6 25 à 872 50; Bâle, de 2 50 à 373 50; Saint-Germain, de 17 50 à 607 50; la Méditerranée, de 10 à 680; Genève, de 10 à 435; le Grand-Central, de 15 à 427 50; le Midi, de 5 à 520; Dijon, de 5 à 565; Cherbourg, de 6 25 à 455; l'Ouest, de 2 50 à 575. Le Havre a fléchi de 3 75 à 415.

*Mercredi.*—Le bruit que la Banque de France allait diminuer le taux de son escompte, joint à la hausse des fonds anglais et aux demandes continuelles de titres, a déterminé une nouvelle hausse rapide. Toutes les valeurs étaient demandées avec acharnement. La rente 3 0/0 a monté de 50 c au comptant à 66 20, et de 40 à 65 75 à terme; l'emprunt, de 35 à 66, et les certificats d'emprunt, de 25 à 66 50; le 4 1/2, de 40 c. au comptant à 93 et de 40 à terme à 92 90; le Crédit mobilier, de 8 75 à 527 50; le Nord, de 20 à 775; l'Est, de 6 25 à 721 25; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 562 50; Lyon, de 17 50 à 855. Orléans s'est tenu à 1,065. Rouen a monté de 22 50 à 895; le Havre, de 15 à 430; Saint-Germain, de 15 à 622 50; la Méditerranée, de 15 à 695; le Grand-Central, de 15 à 442 50; le Midi, de 5 à 525; Dijon, de 17 50 à 580; Cherbourg, de 15 à 470; l'Ouest, de 10 à 585; Genève, de 10 à 445.

*Jeudi.* — La nouvelle officielle de la réduction à 4 0/0 du taux d'escompte de la Banque de France a inspiré une nouvelle confiance aux spéculateurs. Les cours ont éprouvé une hausse rapide sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 20 à 66 60, et à terme de 66 05 à 66 40. L'emprunt 3 0/0 de 1854 a fait 65 85, et les certificats, 67 à 66 85. Le 4 1/2 0/0 était stationnaire à 93; le Crédit mobilier, de 555 à 540; le Nord, de 755 à 780; l'Est, de 730 à 727 50; les nouvelles de l'Est, de 570 à 567 50; Lyon, de 865 à 860; Orléans, de 1,072 50 à 1,080; Rouen, de 910 à 95. Rouen était à 940; Bâle, à 375; Saint Germain, de 630 à 622 50; le Grand-Central, de 442 50 à 447 50; Cherbourg, à 470; Dijon, de 585 à 580; la Méditerranée, à 700.

*Vendredi.* — On a pensé, au début de la Bourse, que l'élévation de 1/2 0/0 sur le taux d'escompte de la Banque d'Angleterre paralyserait l'effet favorable produit par la réduction de 1 0/0 sur le taux d'escompte de la Banque de France; mais les cours n'ont pas tardé à reprendre faveur, et toutes les valeurs sont restées avec une nouvelle tendance à la hausse. Le 3 0/0 a varié de 62 55 à 66 75 au comptant, et de 66 30 à 66 50 à terme. L'emprunt 3 0/0 a fait 66 40; les certificats de l'emprunt 3 0/0, 67 05. Le 4 1/2 0/0 a varié de 93 à 93 40. La Banque a monté de 50 à 2,770. Le Nord a varié de 780 à 785; l'Est, de 727 50 à 730; les nouvelles de l'Est, de 567 50 à 570; Lyon, de 865 à 866 25; Orléans, de 1,080 à 1,082 50; Lyon à la Méditerranée, de 705 à 710; le Grand Central, de 450 à 462 50; Dijon, de 580 à 585. Saint-Germain était à 630; Cherbourg, à 470; l'Ouest à 595; Bâle, à 375; le Havre, à 425.

J. Mirès

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 6 au 12 mai 1854.

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions. | Valeur d'émiss. | Somme payée. | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853. | Époques de jouissance. | Noms des lignes | Samedi 6. Compt. | Samedi 6. Terme. | Lundi 8. Compt. | Lundi 8. Terme. | Mardi 9. Compt. | Mardi 9. Terme. | Mercredi 10. Compt. | Mercredi 10. Terme. | Jeudi 11. Compt. | Jeudi 11. Terme. | Vendredi 12. Compt. | Vendredi 12. Terme. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 39 | 400.000 | 400 | tout | 41 fr 50. | janv. juillet | **Nord** | 752 50 | 750 »» | 750 »» | 750 »» | 755 »» | 756 25 | 775 »» | 780 »» | 780 »» | 780 »» | 785 »» | 785 » |
| tout. | 138 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 60 fr. | août février. | **Paris à Rouen** | 865 »» | 865 »» | 866 25 | 865 »» | 872 50 | » »» | 875 »» | 865 »» | 902 50 | 905 »» | 905 »» | 907 50 |
| 91 | 95 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 30 fr. | avril octobr. | **Rouen au Havre** | 415 »» | » »» | 418 75 | » »» | 415 »» | » »» | 430 »» | » »» | 440 »» | 445 »» | 450 »» | 450 »» |
| » | 54 | 95 | 36.000 | 500 | 400 | 11 fr. | avril. | **Dieppe et Fécamp** | » »» | » »» | » »» | » »» | 200 »» | » »» | 210 »» | » »» | 260 »» | » »» | 272 50 | » »» |
| » | 317 | 99 | 60.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | janv. juillet | **Caen et Cherbourg** | 450 »» | » »» | 448 75 | » »» | 455 »» | 460 »» | 470 »» | » »» | 470 »» | 465 »» | 470 50 | 490 »» |
| tout. | 25 | 99 | 34.000 | 250 | tout | 32 fr. 50. | octobr. avril | **Saint-Germain** | 585 »» | 585 »» | 590 »» | 595 »» | 607 50 | 613 75 | 622 50 | 625 »» | 630 »» | 630 »» | 630 »» | 630 »» |
| tout | 17 | 99 | 20.000 | 500 | tout | 15 fr. | janv. juillet | **Versailles** (r. g.) | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | 390 »» | » »» | 390 »» | » »» | » »» | » »» |
| 174 | 530 | 99 | 70.000 | 500 | 250 | 21 fr. | chaq. année | **Ouest** | 570 »» | 570 »» | 572 50 | 572 50 | 575 »» | » »» | 585 »» | 587 50 | 592 50 | 600 »» | 595 »» | 600 »» |
| » | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | **Paris à Sceaux** | 132 50 | » »» | 150 »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |
| 1118 | 1470 | 99 | 200.000 | 500 | tout | 62 fr. 50. | octobre. | **Orléans** | 1060 »» | 1065 »» | 1047 50 | 1050 »» | 1065 »» | 1060 »» | 1075 »» | 1070 »» | 1080 »» | 1090 »» | 1082 50 | 1087 50 |
| 627 | 724 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 30 fr. 30. | mai novemb. | **Paris à Strasbourg** | 717 50 | 712 50 | 708 75 | 708 75 | 715 »» | 715 »» | 721 25 | 723 75 | 727 50 | 727 50 | 730 »» | 727 50 |
| » | » | » | 250.000 | 500 | 100 | 4 0/0. | » | **Id. nouvelles** | 555 »» | 552 50 | 550 »» | 550 »» | 555 »» | 557 50 | 562 50 | 567 50 | 566 25 | 566 50 | 567 50 | 570 »» |
| 14 | 200 | 99 | 84.000 | 350 | tout | 14 fr. | avril. | **Strasbourg à Bâle** | 368 75 | » »» | 370 »» | » »» | 372 50 | » »» | 372 50 | » »» | 375 »» | » »» | 375 »» | » »» |
| 383 | 512 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 37 f. 50 | janv. juillet | **Paris à Lyon** | 828 75 | 827 50 | 826 25 | 826 25 | 837 50 | 835 »» | 855 »» | 860 »» | 867 50 | 865 »» | 866 25 | 865 »» |
| » | » | 99 | 3.300 | 500 | 400 | 5 0/0 (1). | | **Provins aux Ormes** | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |
| » | 127 | 99 | 33.200 | 500 | 350 | 5 0/0 (1). | janv. juillet | **Dijon à Besançon** | 560 »» | 562 50 | 560 »» | 555 »» | 562 50 | 563 75 | 580 »» | 575 »» | 580 »» | » »» | 565 »» | 582 50 |
| » | 287 | 99 | 80.000 | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | » | **Lyon à Genève** | 425 »» | » »» | 425 »» | » »» | 435 »» | 432 50 | 445 »» | 450 »» | 445 »» | 450 »» | 455 »» | 455 »» |
| 294 | 612 | 99 | 90.000 | 500 | 300 | 10 fr. | avril octobr. | **Lyon à la Méditerr.** | 675 »» | 675 »» | 670 »» | 670 »» | 680 »» | 677 50 | 693 »» | 697 50 | 703 »» | 702 50 | 710 »» | 707 50 |
| » | 950 | 99 | 134.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | » | **Chemins du Midi** | 545 »» | 520 »» | 512 50 | 545 »» | 520 »» | 520 »» | 525 »» | 532 50 | 540 »» | 540 »» | 540 »» | 540 »» |
| » | 52 | 99 | 10.000 | 500 | tout | néant. | » | **Bordeaux à la Teste** | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |
| » | 915 | 99 | 180.000 | 500 | 200 | 4 0/0. | avril octobr. | **Grand Central** | 410 »» | 408 75 | 412 50 | 415 »» | 437 50 | 438 50 | 432 50 | 445 »» | 447 50 | 450 »» | 462 50 | 465 »» |
| » | 40 | 60 | 12.500 | 1.000 | tout | 25 fr. 70 par an | février août | **Naples à Castellam.** | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |
| » | 30 | 90 | 9.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an | mars. | **Anvers à Gand** | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |

(1) Pendant la durée des travaux

| | Samedi 6. Compt. | Samedi 6. Terme. | Lundi 8. Compt. | Lundi 8. Terme. | Mardi 9. Compt. | Mardi 9. Terme. | Mercredi 10. Compt. | Mercredi 10. Terme. | Jeudi 11. Compt. | Jeudi 11. Terme. | Vendredi 12. Compt. | Vendredi 12. Terme. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rentes 3 0/0** | 65 50 | 65 15 | 65 10 | 65 »» | 65 70 | 65 50 | 65 90 | 65 97 | 66 00 | 66 30 | 66 75 | 65 55 |
| **Rentes 4 1/2 0/0** | 91 50 | 91 25 | 92 »» | » »» | 92 60 | 92 50 | 93 »» | 93 90 | 93 »» | 92 90 | 93 40 | » »» |
| **Banque de France** | 2710 »» | » | 2710 »» | » | 2720 »» | » | » »» | » | » »» | » | 2770 »» | » »» |
| **Crédit mobilier** | 545 »» | 545 »» | 510 »» | 510 »» | 514 75 | 518 75 | 527 50 | 530 »» | 541 »» | 540 »» | 555 »» | 560 »» |
| **Comptoir national** | 491 »» | » | 492 50 | » | 495 »» | » | 495 »» | » | 510 »» | » | 517 50 | » |
| **Banque foncière** | 450 »» | » | 450 »» | » | 450 »» | » | 451 50 | 457 50 | 457 50 | 470 »» | 460 »» | » |
| D° **Obligations** (Cert.) | 915 »» | » | » | » | 910 »» | » | 930 »» | » | 912 50 | » | 935 »» | » |
| D° **Obligations de 500 fr.** | 400 »» | » | 400 »» | » | 400 »» | » | 400 »» | » | 405 »» | » | 410 »» | » |
| D° **10e d'Obligations** | 95 »» | » | » | » | 97 50 | » | 100 »» | » | » | » | » | » |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 6 au 12 mai 1854.

| Date des emprunts | Nombre d'Oblig. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émis. | Somm. pay. à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts six mois. | Époques des tirages. | Dates des paiements. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851. | 150.000 | 75 ans | 315 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| D°. | 81.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 99 — | 535 | 375 | 625 | 5 0/0 | » | D° |
| 1852. | 164.333 | 99 — | » | tout. | 500 | 3 0/0 | » | janvier juillet. |
| D°. | 3.300 | 99 — | 1105 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | assemb. gén. | D° |
| D°. | 50.300 | 99 — | 500 | tout. | 650 | 5 0/0 | D° | décembre juin. |
| 1848. | 10.830 | 43 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | janvier juillet. |
| D°. | 6.201 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.350 | 5 0/0 | » | D° |
| 1852. | 10.038 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1853. | 17.500 | »» »» | 1.050 | 750 | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1841. | 7.210 | 30 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1850. | 6.984 | 75 — | 1.175 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1842. | 6.868 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | D° |
| 1848. | 3.333 | 69 — | » | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | D° |
| 1852. | 150.000 | 99 — | 340 | tout. | 500 | 3 0/0 | » | D° |
| 1854. | 130.000 | »» »» | 275 | 75 | 500 | 3 0/0 | » | D° |
| 1845. | 3.667 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | D° | D° |
| 1847. | 4.908 | 68 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | juin décembre |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | mars septembre. |
| 1846. | 5.000 | 87 — | [illegible]00 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | D° | janvier juillet. |
| 1841. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | » | 625 | 5 0/0 | D° | janvier juillet. |
| 1841. | 1.000 | »» »» | 500 | tout. | 625 | 25 »» | D° | avril octobre. |

| Noms des compagnies. | 6 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nord-Boulogne** | 300 »» | 300 »» | 300 »» | 302 50 | 305 »» | 305 »» |
| **Paris à Lyon** | 990 »» | 991 »» | 990 »» | 990 »» | 990 »» | 990 »» |
| **Lyon à la Méditerranée 5 0/0** | 472 50 | 472 50 | 475 »» | 472 50 | 475 »» | 475 »» |
| D° **Nouvelles 3 0/0** | 290 »» | 290 »» | 290 »» | » »» | 292 50 | 295 »» |
| **Montereau à Troyes** | » »» | » | » »» | » | » | » |
| **Paris à Strasbourg** | 495 »» | 495 » | 495 »» | 495 »» | 495 »» | 495 »» |
| **Saint-Germain** (nouvelles) | » »» | » | » | » »» | » »» | »»» |
| **Versailles** (r. d.) | » »» | » »» | » | » »» | » »» | » |
| **Ouest** | 950 »» | » »» | 950 »» | 952 50 | » »» | » »» |
| D° (nouvelles) | 950 »» | 950 »» | 950 »» | » »» | 950 »» | 950 »» |
| **Saint-Etienne à Lyon** | » | » | » | » | » | » |
| D° (2e émission) | » | » | » | » | » | » |
| **Paris à Orléans** | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |
| D° (Nouvelles 1848) | » »» | » »» | » »» | 600 »» | » »» | » »» |
| D° (Nouvelles 1852) | 290 »» | 292 50 | 292 50 | 295 »» | 297 50 | 296 75 |
| D° (Nouvelles 1854) | 285 »» | 292 50 | 285 »» | 285 »» | 288 75 | 291 25 |
| **Paris à Rouen** | 997 50 | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |
| D° (nouvelles) | » »» | 975 »» | 975 »» | » »» | » »» | » »» |
| **Rouen au Havre** | » »» | » »» | 925 »» | 925 »» | 925 »» | » »» |
| D° (nouvelles) | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |
| **Strasbourg à Bâle** | » | » | » | » | » | » |
| D° (nouvelles) | 475 »» | 475 »» | 475 »» | 475 »» | 480 »» | 480 »» |
| **Dijon à Besançon** | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» | » »» |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 5 au 11 mai 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes. | 5 | 6 | 9 | 10 | 11 | 12 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nord** | 737 50 à 743 75 | 745 »» à 750 »» | 735 »» à 700 »» | 737 50 à 742 50 | 765 »» à 775 »» | 761 75 à 775 »» |
| **Paris à Strasbourg** | 737 50 à 743 75 | 745 »» à 750 »» | 710 »» à 717 50 | 730 »» à 756 25 | 756 25 à 765 »» | 743 75 à 750 »» |
| **Orléans** | 1025 »» à 1075 »» | 1025 »» à 1075 »» | 1025 »» à 1075 »» | 1025 »» à 1075 »» | 1050 »» à 1100 »» | 1050 »» à 1100 »» |
| **Paris à Rouen** | 825 »» à 875 »» | 825 »» à 875 »» | 825 »» à 875 »» | 850 »» à 875 »» | 850 »» à 875 »» | 850 »» à 900 »» |
| **Rouen au Havre** | 400 »» à 425 »» | 425 »» à 450 »» | 425 »» à 450 »» | 425 »» à 475 »» | 425 »» à 475 »» | 425 »» à 450 »» |
| **Lyon** | 845 »» à 818 75 | 820 »» à 827 50 | 818 75 à 845 »» | 830 »» à 835 »» | 825 »» à 840 »» | 843 75 à 850 »» |
| **Ouest** | » | » | » | » | » | » |

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Caisse Béchet, Dethomas et Ce. | 500 | 375 |
| — | » | » |
| Oblig. de la ville de Paris (1849) | 1000 | 1020 »» |
| D° D° (1852) | 1000 | 1095 »» |
| Compagnie générale des Eaux | 250 | » |
| Sambre à l'Oise ........ Canal. | 1000 | 775 |
| Sambre française canalisée | 500 | 1500 |
| Tenes ........ Cuivre. | 100 | »» »» |
| Vieille-Montagne ........ Zinc. | 300 | 400 |
| Nouvelle-Montagne ........ Zinc. | 1000 | 1300 |
| Meuse ........ Zinc. | 250 | » |
| Stolberg ........ Zinc. | 755 | 1000 »» |
| Eschweiler | 750 | 650 |
| Mouzaïa (Algérie) ........ Cuivre. | 100 | 46 »» |
| Blanzy ........ Charbon. | 500 | 550 |
| Chazotte ........ Charbon. | 1/3?00 | 510 |
| Charbonnages belges | 500 | 320 |
| Pont-de-Loup (sud) ........ Charbon. | 1400 | 210 |
| Mines de la Loire ........ Charbon. | 1/72315 | 450 |
| Centre-du-Flenu ........ Charbon. | 1000 | 150 |
| Long-Pendu ........ Charbon. | 500 | » |
| Haute Loire ........ Charbon. | 500 | 250 |
| Montchanin ........ Charbon. | 5000 | » |
| Azincourt ........ Charbon. | 1/1 500 | 800 |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Echarcon ........ Papeterie. | 1000 | 1000 |
| Essonne ........ Papeterie. | 1000 | » |
| Bastennes ........ Asphalte. | 1000 | 400 |
| Monceaux-sur-Sambre ........ Forges. | 1000 | 1550 |
| Aveyron (Decazeville) ........ Forges. | 3000 | 4000 |
| Maubeuge (Nord) ........ Forges. | 500 | 500 |
| Alais ........ Forges. | 2000 | 1750 |
| Châtillon et Commentry. Forges. | 1000 | 1100 |
| Providence ........ Forges. | 1000 | 1000 »» |
| Herserange (n. libér.) .. Forges. | 300 | 265 »» |
| Le Phénix | 750 | » |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1/5000 | 3610 |
| Valentin-Cocq ........ Usine. | 500 | 900 |
| Société Cail (Ce) ........ Usine. | 500 | 562 50 |
| Christofle ........ Usine. | 500 | 915 |
| Tuyaux de Chameroy ........ Usine. | 500 | » |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 22 50 |
| Gaz anglais (Paris) | 2500 | 4000 |
| — français (Paris) | 500 | 740 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1275 |
| — de Belleville libéré | 500 | 1100 |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 645 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 785 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | » |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | » |
| — d'Arles, 1re série | 100 | 90 |
| — D° 2e série | 100 | 45 |
| — de Besançon | 450 | 525 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | » |
| — de Versailles | 500 | 575 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries impériales | 10000 | 40000 |
| — Caillard | 1000 | 600 |
| Gondoles parisiennes | 80 | 100 |
| Omnibus (Entreprise générale) | 1000 | 1700 |
| Omnibus (rive gauche) | 250 | » |
| Favorites ........ Omnibus. | 500 | 1025 |
| Hirondelles ........ Omnibus. | 1000 | » |
| Orléanaises ........ Omnibus. | 1000 | 740 |
| Tricycles ........ Omnibus. | 800 | 500 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | 105 |
| Dourées ........ Pet. voit. | 500 | 520 |
| Lutéciennes ........ Pet. voit. | 500 | 560 |
| Sylphides ........ Pet. voit. | 500 | 540 |
| Générale ........ Ass. maritime. | 12500 | 32 0/0 b. |
| Lloyd français ........ Maritime. | 5000 | 9 0/0 b. |
| Union des Ports ........ Maritime. | 5000 | 8 0/0 b. |
| Mélusine ........ Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination. | Pair. | D. cours. |
|---|---|---|
| Sécurité ........ Maritime. | 5000 | 20 0/0 b. |
| Sauvegarde ........ Maritime. | 5000 | 0 0/0 b. |
| Océan ........ Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ........ Incendie. | 5000 | 125 0/0 b. |
| Générale ........ Incendie. | 5000 | 35.500 |
| Union ........ Incendie. | 5000 | 57 0/0 b. |
| France ........ Incendie. | 5000 | 35 0/0 b. |
| Phénix ........ Incendie. | 1000 | 3000 |
| Providence ........ Incendie. | 2500 | 26 0/0 b. |
| Urbaine ........ Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance ........ Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Éventualités d'Avignon | 31 50 | » |
| — de Cette | 19 | » |
| — de Pampoux | 25 | » |
| Glaces d'Oignies ........ Belgique. | 1000 | 1115 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 375 |
| — de Montluçon | 500 | 410 |
| Docks | 250 | 197 |
| Journaux réunis | 500 | 510 |
| Moberly (Amiens) | 500 | 725 |
| Cohin (Fréteval) | 500 | 530 |
| Gamaches | 500 | » |
| Palais de Cristal | 100 | 97 50 |
| Richer | 500 | 340 |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

Digitized by Google

N. 715. 18e ANNÉE. — N° 20. SAMEDI, 20 MAI 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

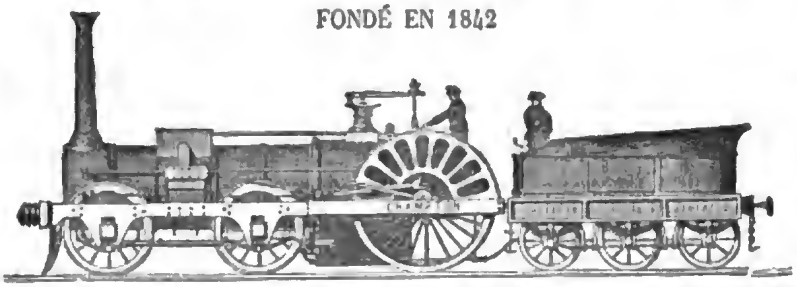
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements.... | 13 » | 24 » |
| Etranger..... | 10 » | 30 » |

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### Avis à nos Abonnés de Paris

MM. les abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément de 1 franc dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur ancienne adresse.

### SOMMAIRE.

Situation, 369. — Chemins de fer de l'Est. Ouverture de Reims. Prise de possession de Bâle, 370. — Chemins de fer d'Orléans et prolongement, 370. — Chemin de fer de Lyon, 370. — Chemin de fer de Saint-Germain. Section du Bois de Boulogne, 370. — Les chemins de fer et l'agriculture, 370. — Chemin de fer de Lyon à Genève, 371. — Chemins de fer américains. Progrès de la circulation, 371. — Chemin de fer sarde Victor-Emmanuel, 371. — Recettes de la semaine, 371. — Avis aux actionnaires, 372. — Actes officiels. Chemin de fer Grand-Central. Décret approuvant les modifications aux statuts, 373. — Jurisprudence, 373. — Des accidents sur les chemins de fer, par M. Emile With. Préface par M. Perdonnet, 375. — Société des Ingénieurs civils, 377. — Faits divers, 378. — Correspondance, 378. — Recettes, 379. — Annonces, 380, 381, 382. — Chronique de la Bourse, 383. — Bourse, 384.

### Situation.

Nous sommes heureux d'avoir à constater la réalisation de toutes nos espérances. La réduction du taux de l'escompte par la Banque a imprimé à toutes les affaires financières une impulsion des plus favorables; en donnant la mesure de la confiance de cette grande institution, elle l'a rendue à beaucoup de capitalistes qui, ayant vendu leurs valeurs à de bons prix, il y a plusieurs mois, gardaient depuis lors leurs fonds sans emploi.

Voici les progrès des cours depuis le 3 mai, veille du jour où la réduction du tarif de l'escompte a été soumise pour la première fois au Conseil de la Banque, jusqu'au 18 de ce mois.

| Valeurs. | Cours du 3 mai. | Cours du 18 mai. |
|---|---|---|
| 3 0/0, | 64 10 | 68 35 |
| 4 1/2 0/0, | 90 . | 95 » |
| Mobilier, | 502 50 | 632 50 |
| Saint-Germain, | 550 » | 715 » |
| Orléans, | 1,050 » | 1,122 50 |
| Rouen, | 850 » | 922 50 |
| Nord, | 738 75 | 810 » |
| Est (anc.), | 740 » | 750 » (1) |
| — (nouv.), | 542 50 | 585 » |
| Lyon, | 015 » | 917 50 |
| Méditerranée, | 662 50 | 755 » |
| Midi, | 505 » | 565 » |
| Ouest, | 555 » | 637 50 |
| Grand-Central, | 402 50 | 485 » |

Ce n'était donc pas l'argent qui manquait aux acheteurs, mais la confiance. La réduction du taux de l'escompte par la Banque la leur a donnée; ils ont vu en outre combien les titres étaient solidement classés, puisque sur un capital de plus de deux milliards et demi représenté par les chemins de fer, il s'en trouvait seulement à la Banque pour 100 millions environ, comme garantie d'une avance de 51 millions. De là, des achats nombreux et une concurrence assez vive des capitaux pour que M. le ministre des finances ait fait insérer au *Moniteur* du 18 mai l'avis suivant :

« *Paris, le 17 mai.*

» Par décision du ministre des finances, l'intérêt attaché aux bons du Trésor public est ainsi fixé qu'il suit, à partir du 18 mai courant :

» A 3 et 1/2 0/0 par an pour les bons de trois à cinq mois d'échéance.

» A 4 0/0 pour les bons de six à onze mois.

» A 4 1/2 0/0 pour les bons à un an. »

En même temps, l'abondance des capitaux se faisait sentir aux Compagnies de l'Est et de Cherbourg par l'affluence des actionnaires venant effectuer leurs versements. A l'Est, par exemple, sur 150 fr. appelés, on avait la faculté de ne verser maintenant que 50 fr. par action et de ne payer les 100 fr. restants qu'au mois de novembre prochain; la majorité des actionnaires n'a pas fait usage de ce droit et a effectué de suite le paiement intégral des 150 fr. par action.

Un autre signe évident du retour de la confiance, c'est l'activité avec laquelle on a fait circuler cette semaine des bruits de fusion et de concessions nouvelles. On sait que nous avons pour système de ne pas nous faire prématurément les échos de bruits de cette nature : aussi ne parlons-nous de ceux qui ont couru cette semaine que comme d'une preuve de l'amélioration de l'esprit public.

Ce qu'il y a de bon surtout dans ce changement, c'est qu'il ne repose pas sur une modification de la situation politique de l'Europe. Dès les premiers jours de la crise, la France et l'Angleterre ont vu se grouper autour d'elles toutes les autres puissances continentales, et il a été certain pour tout le monde que la Russie resterait seule pour donner suite à ses plans de convoitise. Rien de changé à cet état de choses; toujours même calme et même fermeté dans la revendication du droit d'une part, et toujours même obstination dans l'injustice, l'intrigue et l'abus de la force de l'autre. La leçon d'Odessa n'a point été comprise et n'a pas amené de propositions d'arrangements; la lutte continue; elle va même s'engager plus énergiquement sur terre et sur mer qu'on ne l'a vu jusqu'à présent. Tout cela n'empêche pas la reprise des affaires, parce

(1) Il a été détaché un coupon de 30 fr. 30 c. le 7 courant.

Digitized by Google

que l'esprit public comprend mieux qu'il ne l'avait fait au premier moment, qu'une guerre juste, entreprise au nom de l'Europe entière pour défendre contre un barbare une nation faible, était une garantie de longue paix pour l'avenir, et que le seul moyen efficace d'adoucir les maux de cette guerre, et de couvrir à mesure les dépenses qu'elle entraîne, était de ne pas ralentir un seul instant l'activité industrielle et commerciale du pays.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemins de fer de l'Est.

OUVERTURE DE REIMS. — PRISE DE POSSESSION DE BALE.

Après quelques retards, occasionnés par l'accomplissement de diverses formalités administratives et judiciaires, la Compagnie des chemins de fer de l'Est vient de terminer deux opérations assez importantes.

L'embranchement de Reims, reçu officiellement par M. le directeur général des chemins de fer, assisté des ingénieurs de l'Etat, a été mis en position d'être livré à la circulation. L'ouverture aura lieu le 5 juin; nous ferons connaître l'organisation du service.

Dimanche dernier, 14 mai, les administrateurs délégués de la Compagnie de l'Est ont pris livraison du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, réuni au réseau de l'Est par le décret du 20 avril 1854. Nous publions plus loin (voir aux annonces) les avis adressés par les deux Compagnies aux actionnaires de Bâle pour l'échange des titres de cette dernière Société en obligations de la Compagnie de l'Est.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemin de fer d'Orléans et prolongements.

Les forges sont toujours en retard de livrer à la Compagnie d'Orléans les rails nécessaires pour achever la pose de la seconde voie sur Bordeaux, et pour ouvrir les embranchements.

Ces délais sont on ne peut plus préjudiciables à l'intérêt public. Sur la ligne de Bordeaux, ils retardent l'organisation du service des marchandises en même temps qu'ils font diminuer le nombre des trains de voyageurs et réduire leur vitesse. Sur les embranchements, ils paralysent les affaires des contrées que le chemin de fer doit unir aux grands centres de commerce, et leur imposent le supplice de Tantale en ne leur permettant pas de se servir des travaux exécutés à si grands frais.

Sur la ligne de Clermont, on ne pourra ouvrir au 15 juin que la section de Varennes à Saint-Germain, point de bifurcation sur Roanne et Clermont. Cette ouverture aura lieu en temps utile pour que les baigneurs se rendant à Vichy puissent en profiter; mais le commerce de Clermont et tous les produits de la riche Limagne devront attendre on ne sait combien de mois avant de jouir du chemin de fer.

Sur Limoges, on pourrait ouvrir au printemps prochain les 105 kilom. qui restent à terminer, mais il faudrait que les forges fissent un effort auquel elles se montrent peu disposées.

En attendant, les travaux que la Compagnie est chargée d'exécuter pour l'établissement du chemin de Poitiers à la Rochelle et Rochefort, sont poussés avec une grande vigueur. Les propriétaires des terrains nécessaires ont mis la meilleure grâce à en autoriser l'occupation immédiate, sauf règlement ultérieur des indemnités, ce qui a permis d'organiser, sans aucun retard, des chantiers nombreux. Près de 3,000 ouvriers sont en ce moment à l'œuvre sur la seule section de Poitiers à Niort.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemin de fer de Lyon.

On écrit de Lyon :

« Dimanche 14, M. Jullien, directeur, et plusieurs employés supérieurs du chemin de fer de Lyon, ont fait le trajet de Chalon à Vaise sur la voie ferrée qui doit être, comme on sait, livrée à la circulation le 30 du mois courant. C'est au moins le second essai de cette nature entrepris dans la première quinzaine de mai, et ces expériences ont paru généralement satisfaire l'administration. »

Plusieurs administrateurs de la Compagnie, membres du Comité de direction, doivent à leur tour parcourir la ligne dimanche 21 mai; la réception officielle par les ingénieurs de l'Etat aura lieu le 28 ou le 29 mai, le jour n'est pas exactement fixé; enfin, l'ouverture au public pourra être faite dans les premiers jours de juin.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemin de fer de Saint-Germain.

SECTION DU BOIS DE BOULOGNE.

La semaine qui vient de s'écouler a permis de constater à la fois et l'influence du beau temps sur la circulation que le chemin de fer d'Auteuil est appelé à desservir et l'extrême limite inférieure de cette circulation par une pluie diluvienne.

Le 12 et le 13 mai, jours de semaine, temps favorable, la circulation quotidienne a été de 6,345 et 6,574 personnes, les abonnés non compris. Le 14 mai était un dimanche, le temps très-beau; la circulation a atteint 20,310 voyageurs, et elle eût été plus considérable encore si la Compagnie avait pu disposer de la totalité du nouveau matériel roulant commandé par elle. Si considérable que soit ce chiffre, il n'est donc pas cependant un maximum et sera certainement dépassé dans un avenir prochain. Le 15 et le 16 mai, c'est-à-dire lundi et mardi, le temps était abominable, la pluie continuelle; non-seulement il n'y avait pas de promeneurs dehors, mais il fallait d'impérieux motifs d'affaires pour sortir; la circulation a été cependant pour ces deux journées aquatiques de 3,106 et de 3,212 voyageurs, ce qui constitue le minimum du trafic à cette époque encore peu avancée de la saison. Le mercredi 17 et le jeudi 18, il a suffi que le temps se remît au beau pour relever la circulation à 6,235 voyageurs le premier jour, et à 9,449 le second.

Voici le relevé du trafic, jour par jour :

| | | |
|---|---|---|
| Vendredi 12 mai (beau temps), | | 6,574 |
| Samedi 13 | id. | 6,345 |
| Dimanche 14 | id. | 20,310 |
| Lundi 15 (pluie toute la journée), | | 3,106 |
| Mardi 16 (pluie), | | 3,212 |
| Mercredi 17 (beau temps), | | 6,235 |
| Jeudi 18 | id. | 9,449 |
| Total de la semaine | | 55,231 |

Moyenne par jour : 7,890.

Il n'est pas douteux, d'après les résultats obtenus dès la seconde semaine de l'exploitation du chemin d'Auteuil, que la circulation sur ce rameau n'atteigne et ne dépasse rapidement le chemin propre du trafic de Saint-Germain. Pendant les dix premières années de l'exploitation de ce chemin, de 1837 à 1847, la plus forte circulation n'a pas excédé 17,569 voyageurs en un jour; de 1848 à 1853, le maximum a été pour chaque année :

| | | |
|---|---|---|
| En 1848, de | 11,084 | voyageurs. |
| 1849, de | 18,412 | — |
| 1850, de | 17,732 | — |
| 1851, de | 32,329 | — |
| 1852, de | 25,558 | — |
| 1853, de | 23,188 | — |

L'augmentation dans les trois dernières années correspond à la création des billets d'aller et retour et des cartes d'abonnement qui, en réduisant les frais de voyage, ont déterminé beaucoup de familles à s'établir à la campagne.

Le chemin d'Auteuil, trop nouvellement ouvert pour avoir créé jusqu'ici des habitudes de cette nature, reçoit déjà cependant une circulation supérieure à celle des plus grands jours du chemin de Saint-Germain jusqu'en 1851; il n'est donc pas douteux qu'en très peu de temps il ne s'élève au moins au niveau de son aîné, et qu'il ne transporte plus de trois millions de voyageurs par an.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Les Chemins de fer et l'Agriculture.

Une circulaire du bureau des transports de bestiaux du *London and Nord Western Railway*, publiée dans l'*Herapath*, contient le relevé suivant des transports des bestiaux effectués par tous les chemins de fer du Royaume-Uni pendant l'année 1853 :

| | | |
|---|---|---|
| Bœufs, | 1,253,353 | têtes. |
| Moutons, | 4,341,238 | — |
| Veaux, | 181,925 | — |
| Porcs, | 955,558 | — |

Digitized by Google

La valeur totale des bestiaux ainsi transportés est estimée à liv. st. 23,475,707 , soit 586,892,675 fr. Les sommes perçues par les chemins de fer pour cette nature de transport, se sont élevées à 9,036,992 fr., soit environ 1 1/2 0/0.

Ad. Blaise (des Vosges).

### Chemin de fer de Lyon à Genève.

Chaque jour marque un pas nouveau dans la construction du chemin de fer de Lyon à Bourg. Les enquêtes vont s'ouvrir dans l'arrondissement de Trévoux. Le directeur, M. Jordan, et M. Aynard, ingénieur en chef, viennent de parcourir la ligne pour l'examen et la solution de diverses questions.

M. Fox, l'un des entrepreneurs de la ligne de Lyon à Bourg, était samedi dans notre ville. Il a suivi le tracé, pour l'application des plans et la préparation des travaux, avec les ingénieurs secondaires attachés à son entreprise. M. Denys, ingénieur civil, chargé des pouvoirs de MM. Fox et Henderson, va se fixer à Lyon, d'où il installera et surveillera les travaux qui vont incessamment s'ouvrir. Le matériel, amené de Tours, est attendu très-prochainement.

(*Courrier de l'Ain.*)

### Chemins de fer américains.

PROGRÈS DE LA CIRCULATION.

Si considérable que soit le progrès des recettes sur les chemins de fer français, il n'approche pas cependant des énormes accroissements réalisés par les chemins de fer américains.

Voici par exemple, d'après M. Gerard, l'un des correspondants de l'*Herepath*, quelles ont été les recettes comparées de quelques-unes des lignes américaines pendant le mois de mars de chacune des années 1853 et 1854.

| | 1854 | 1853 |
|---|---|---|
| | DOLL. | DOLL. |
| New York and Erie, | 476,316 | 371,491 |
| Michigan and Southern, | 149,395 | 87,144 |
| New York and New Haven, | 68,130 | 60,555 |
| Cleveland and Toledo, | 70,784 | 44,855 |
| Pennsylvania Central, | 486,184 | 310,955 |
| New York Central, | 416,849 | 324,511 |
| Ohio and Pennsylvania, | 81,150 | 36,743 |
| Cleveland and Pittsburg, | 47,790 | 31,670 |
| Macon and Western, | 34,356 | 26,500 |
| Milwaukie and Mississippi, | 20,698 | 8,143 |
| Hudson River, | 174,240 | 119,803 |
| Louisville and Frankfort, | 22,504 | 16,989 |
| Muscogee, | 13,555 | 3,061 |
| Baltimore and Ohio, | 389,168 | 270,420 |
| Michigan Central, | 113,257 | 59,460 |
| Galena and Chicago, | 75,065 | 28,226 |
| Madison and Indianapolis, | 25,131 | 21,267 |
| Total, dollars, | 2,654,572 | 1,821,786 |

L'augmentation est ainsi de 45 0/0.

Cet accroissement énorme est dû à ce que les chemins des Etats-Unis traversent des pays neufs, auxquels les voies de communication perfectionnées font faire en peu de temps d'énormes progrès. Les contrées précédemment desservies par de bonnes routes, des canaux ou des fleuves navigables, dotés de services bien organisés, jouissaient, avant les chemins de fer, d'une position privilégiée qui leur aurait permis de mettre en valeur toutes leurs ressources, de telle sorte que les chemins de fer n'ont pu que leur conserver leur activité ancienne sans l'accroître de beaucoup ; les provinces déshéritées de voies de transport, au contraire, passent tout à coup, par l'établissement des chemins de fer sur leur territoire, du néant relatif, de l'existence végétative sur place, à une vie nouvelle, toute d'expansion, dont l'énergie est d'autant plus grande que les ressorts en ont été plus longtemps comprimés. Leurs progrès n'enlèvent rien aux provinces antérieurement favorisées, ils leur profitent au contraire. Si elles viennent prendre une place sur le marché, si elles y versent de nouveaux produits qui font concurrence aux anciens, elles s'élèvent en même temps au rang de consommateur des produits des autres provinces ; elles leur ouvrent des débouchés, et donnent ainsi autant qu'elles reçoivent, au grand avantage de la fortune publique et du bien-être particulier de chacun.

Ce petit fait économique est des plus élémentaires, nous le savons, et nous devrions nous excuser d'en faire l'objet d'une explication, si nous ne rencontrions chaque jour des personnes dont les unes s'étonnent du progrès rapide des chemins français, ouverts dans des départements situés en dehors des anciens courants de la circulation commerciale, et dont les autres s'effraient pour les anciennes lignes de ce développement en apparence disproportionné des nouveaux chemins. Tout cela, nous le répétons, est naturel et ne doit donner que des espérances qu'aucun regret ne suivra.

Ad. Blaise (des Vosges).

### Chemin de fer sarde Victor-Emmanuel.

Une assemblée générale des actionnaires du chemin de fer sarde Victor-Emmanuel est convoquée pour le 23 de ce mois. Nous sommes heureux de pouvoir annoncer que des communications importantes et des plus favorables seront faites dans cette réunion par les administrateurs. Inquiets de la situation de la place et de la difficulté qu'elle créait aux actionnaires pour remplir leurs engagements, les administrateurs de la Compagnie se sont retirés auprès du gouvernement sarde pour lui exposer leurs craintes et obtenir des modifications au cahier des charges de l'entreprise. Le gouvernement a bien voulu accueillir ces ouvertures ; il a pris en considération les circonstances de force majeure qui ont affecté d'une manière générale le crédit de toutes les entreprises qui ont à faire des appels de fonds dans un moment de crise financière ; les capitaux étrangers, français surtout, ayant contribué à former le fonds social, il n'a pas voulu qu'ils fussent victimes de leur confiance, et c'est par ces considérations et afin de donner une preuve nouvelle de sa haute équité qu'il a révisé le cahier des charges de la concession du chemin de fer Victor-Emmanuel.

Sans entrer ici dans tous les détails de cette révision, qui doivent être soumis à la sanction de l'assemblée générale du 23, nous pouvons du moins en indiquer les points essentiels.

Nous dirons, par exemple, que la nouvelle convention, tout en conservant à la Compagnie le bénéfice entier de sa concession, si elle croit devoir la conserver, n'exige d'elle effectivement que l'exécution de la partie la plus facile et la plus productive du réseau savoisien, lui accorde le temps nécessaire pour l'achèvement des travaux, *et lui laisse*, après l'ouverture de cette section, *le droit de poursuivre ou d'abandonner son entreprise*.

Dans cette dernière hypothèse, les dépenses, relativement peu considérables, qu'auraient entraînées la construction de la ligne seraient remboursées aux actionnaires en titres de rente portant un intérêt plus élevé que l'intérêt de 4 1/2 originairement garanti.

L'ensemble de cette combinaison nous paraît à la fois avantageux pour les actionnaires et honorable pour les négociateurs, qui, dans le désir de la mener à bien, ont fait preuve de part et d'autre d'un sage esprit de conciliation.

De tels actes recommandent un gouvernement et donnent la mesure de ce qu'on est en droit d'attendre de sa sollicitude pour les intérêts les plus élevés.

Le ministère sarde assure par là la prompte exécution d'un chemin qui pouvait être retardé par la gravité des circonstances. Il assure également à ses entreprises à venir la concurrence des meilleures Compagnies industrielles, certaines de trouver auprès de lui les appréciations les plus intelligentes et le concours le plus équitable.

Ad. Blaise (des Vosges).

### Recettes de la semaine.

Les bulletins que nous publions cette semaine constatent un moment d'arrêt assez marqué dans le progrès des recettes des chemins de fer. Trois lignes : Rouen, Havre et Lyon présentent, sur 1853, des diminutions de 8 à 7 0/0; d'autres chemins, qui réalisaient chaque semaine une augmentation de 15 à 20 0/0, n'ont plus qu'un accroissement de 8 à 10 0/0. Le Grand-Central, la Méditerranée et l'Ouest, parmi les grandes lignes, conservent seuls leur vitesse acquise dans l'accroissement des produits. La Méditerranée surtout

Digitized by Google

obtient des résultats magnifiques ; l'augmentation de cette semaine dépasse 45 0/0.

Nous avons lieu d'espérer que le mouvement ascensionnel ne tardera pas à reprendre sur toutes les lignes sans exception. Le commerce et l'industrie avait résisté plus longtemps que la Bourse à la panique ; à la fin, cependant, l'élévation du prix des capitaux, la défiance de ceux-ci, l'avilissement continu du cours de toutes les valeurs avaient réagi sur les affaires de commerce, fait ajourner ou suspendre des commandes et diminué par là les transports confiés aux chemins de fer. L'amélioration notable survenue depuis quinze jours, et que nous constatons plus haut, est de nature à exercer à son tour une influence heureuse sur l'activité des fabriques et les opérations du commerce, et par suite sur les recettes des chemins de fer.

En attendant que cette espérance se réalise, voici le résumé des recettes de la semaine :

| *Lignes.* | *Recettes brutes.* | *Augment. s.* 1853 *Totale* | *0/0.* |
|---|---|---|---|
| — | — | — | — |
| Orléans (1) | 820,189 » | 173,547 | 26.8 |
| Nord | 707,419 » | 55,828 | 8.7 |
| Strasbourg | 514,029 » | 37,276 | 7.8 |
| Bale | 64,438 » | 11,738 | 22.2 |
| Ouest | 156,044 » | 22,016 | 17.8 |
| Méditerranée | 201,399 » | 63,003 | 45.5 |
| Gd central | 167,166 » | 21,815 | 15.0 |

| | *Diminutions.* 1853. *Totale* | *0/0.* |
|---|---|---|
| Rouen | 190,491 » | 12,249 | 6.0 |
| Havre | 81,980 » | 2,404 | 2.8 |
| Lyon | 375,971 » | 28,117 | 6.9 |

(1) Le bulletin du 30 avril au 6 mai, qui nous est arrivé trop tard la semaine dernière pour le publier, présentait, sur une recette brute de 814,857 fr., une augmentation de 193,763, ou 31.1 0/0.

# AVIS AUX ACTIONNAIRES.

## Opérations courantes.

### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Nord. — L'assemblée générale aura lieu le mercredi 24 mai 1854, à trois heures, salle Sainte-Cécile, rue de la Chaussée-d'Antin, 49 bis.

Déposer, au moins, quarante actions, place Roubaix, 24, ou à Londres, chez M. N. M. Rothschild et fils.

Midi. — Assemblée générale le 30 mai, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Cette assemblée sera valable, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions.

MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'assemblée, c'est-à-dire avant le 16 de ce mois.

Ces dépôts sont reçus de dix heures du matin à deux heures, à la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Victor-Emmanuel. — Assemblée le 23 courant, 48 bis, rue Basse-du-Rempart, à 3 heures. Déposer 20 actions du 12 au 20 courant.

Mines de la Loire. — L'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 6 juin, à 3 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Vingt cinq actions donnent droit d'assister à la séance.

### APPELS DE FONDS.

Chemins de l'Est. — Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Lyon. — *Appel de 100 fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er juillet, sera dû pour chaque jour de retard passé le 10.

A déduire le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêt compris).

Rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

Ouest. — Quatrième et dernier versement de 250 fr., depuis le 15 avril, sur les obligations émises le 16 juillet 1853.

L'intérêt à raison de 5 0/0 est dû depuis ce jour sur les versements non effectués avant le 1er mai.

La caisse est ouverte de 10 à 3 heures, à la gare, rue Saint-Lazare.

Central Suisse. — Versement de 50 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18.

Ouest suisse. — Versement du huitième dixième, 50 fr. par action, du 15 mai au 30 juin. L'intérêt sera dû à 5 0/0 l'an à partir du 15 juin, à défaut de versement dans le délai fixé.

### PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 32 fr. 10 c.

Est. — Actions anciennes, 30 fr. 30.
(Voir aux échanges de titres et aux appels de fonds.)

Lyon. — Quatrième coupon des obligations.
A partir du 1er juillet, dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris).

Rouen au Havre. — 12 fr. par action.

Ouest. — 16 fr. par action.

St-Germain. — Dividende de 20 fr.

Méditerranée. — Emprunt de 60 millions 5 0/0. 12 fr. 50. — Actions 16 fr.

Graissessac a Béziers. — Intérêt 5 0/0.

Andrezieux a Roanne. — Premier dividende en liquidation, 7 fr. 50, plus le coupon en liquidation du deuxième et dernier dividende, à distribuer quand la liquidation sera terminée.

Mines de la Loire. — Dividende de 22 fr.

Crédit foncier. — 5 fr. par action. Intérêt 4 fr. 50 par titre libéré de 500 fr.

Vieille-Montagne. — Dividende de 40 fr. payable moitié depuis le 10 mai et moitié le 1er novembre 1854.

Anvers a Gand. — 13 fr.

Canal de Roanne. — Dividende de 5 fr. par action.

Glaces de Montluçon. — 5 fr. par action de la première catégorie, et 1 fr. 90 par action de la deuxième catégorie.

Mines de Stolberg. — Dividende provisoire de 50 fr.

### ÉCHANGE DE TITRES.

Orléans. — Les actionnaires souscripteurs aux 130,000 obligations peuvent, depuis le 10 mai courant, se présenter à la caisse du service central, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, pour y échanger, contre des *titres provisoires au porteur*, les récépissés nominatifs qui leur ont été délivrés.

Est. — A partir du 1er juin, échange des actions de Strasbourg à Bâle contre des obligations de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations. On paiera en même temps à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c., dividende de 1853, et à chaque obligation donnée en échange 12 fr. 50 c., montant des intérêts échéant le 1er juin.

Paiement place de Strasbourg, à la Compagnie.

Caen et Cherbourg. — Echange des actions provisoires contre les actions au porteur, de dix à trois heures, à partir du 22 mai.

Saint-Rambert a Grenoble. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

Central Suisse. — Voir dans le corps du journal ce qui concerne l'échange de titres.

### AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — A partir du 1er juin remboursement des obligations sorties au tirage du 4 mai.

Grand-Central. — Les obligations de Rhône et Loire sorties au tirage du 9 mai et destinées à être amorties sont : 86 obligations de la 1re série remboursables à 625, du n° 25,8 0 au n° 25,885 inclus 108 de la 2e série remboursables à 500 fr., du n° 575 à 682 inclus. Le remboursement a lieu à partir du 15 mai, 15, place Vendôme.

Le 30 mai, à 3 heures, 16, place Vendôme, tirage au sort de 104 obligations des emprunts réunis de St-Etienne à Lyon, à amortir le 1er juillet prochain.

Ouest. — Les numéros des obligations tirées au sort le 17 mai, se trouvent aux annonces.

Les remboursements seront effectués à la caisse de l'Ouest aux époques que voici :

Emprunt 1839, rive droite, 1er juillet 1854 ; de 1843, le 1er janvier 1855, du 7 mai 1852. Ouest, du 27 août 1852, du 17 juillet 1853, 1er juillet 1854.

Ville de Paris — (Voir aux annonces les numéros sortis au tirage du 1er mai 1854.)

C. Devina.

Digitized by Google

## ACTES OFFICIELS.

### Chemin de fer Grand-Central.

*Decret approuvant des modifications aux statuts.*

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu notre décret en date du 30 juillet 1853, qui a autorisé la Compagnie anonyme formée à Paris, sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France* et approuvé ses statuts;

Vu notre décret du 30 septembre 1853, qui a autorisé la Société anonyme formée à Paris, sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de jonction à la Loire* et approuvé ses statuts;

Vu les délibérations des assemblées générales desdites Compagnies, en date du 15 octobre 1853, délibérations relatives à la réunion des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire à la Compagnie du chemin de fer Grand-Central;

Vu la convention passée le 24 décembre 1853, entre notre ministre secrétaire d'Etat de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central;

Vu le cahier des charges annexé à ladite convention;

Vu notre décret du 26 décembre 1853, approbatif de ladite convention;

Vu les modifications proposées aux statuts de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France,

Notre conseil d'Etat entendu;

Avons décrété et décrétons ce qui suit:

Art. 1er. Les modifications aux statuts de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France sont approuvées, telles qu'elles sont contenues dans l'acte passé les 22 avril et 1er mai 1854, devant Me Dufour et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires du département.

Fait au palais des Tuileries, le 15 mai 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur:

Nous donnerons la semaine prochaine le texte des modifications introduites dans les Statuts du Grand-Central.

## JURISPRUDENCE.

*Poste aux lettres. — Chemins de fer. — Entreprise de transports. — Transport des papiers et correspondance.*

Nous avons publié dans notre numéro du 22 avril le résumé de plusieurs jugements et arrêts qui ont reconnu aux chemins de fer le droit de faire circuler par leurs trains tous les papiers relatifs au service de leur entreprise.

Voici le texte de ces décisions judiciaires:

C. Devina.

(*Première espèce.*)

TRIBUNAL D'ALAIS.

Jugement.— Attendu que le prévenu, reconnaissant qu'aux jours et heures énoncés dans les procès-verbaux, il a été trouvé porteur de diverses dépêches dont il avait été chargé en sa qualité et dans ses fonctions de chef de train sur les chemins de fer du Gard, s'abrite derrière les dispositions de l'art. 2 de l'arrêté du 27 prairial an IX, dispositions en vertu desquelles la pénalité édictée par l'art. 1er de cette loi, cesse dans le cas où ces dépêches seront relatives au service personnel des entrepreneurs de transports;

Attendu que cette défense soulève la double question de savoir: 1° si le prévenu, quant au fait dont s'agit, doit être considéré comme l'employé ou l'agent d'Auzilly et Frainet, en leur qualité d'entrepreneurs de l'agence des marchandises à petite vitesse sur les chemins de fer de la Méditerranée; 2° si les dépêches dont il était porteur sont relatives au service de cette agence;

Attendu, sur le premier point, que de l'art. 47 du cahier des charges de la Compagnie du chemin de fer, combiné avec les clauses du traité intervenu entre cette Compagnie et Auzilly et Frainet, il ressort que l'agence de ces derniers n'est qu'une annexe de ladite Compagnie, qu'elle fait partie de son administration générale, engage sa responsabilité au regard du gouvernement, et se confond avec elle quant à la spécialité du transport des marchandises; d'où il suit, qu'employé de la Compagnie du chemin de fer, le prévenu Arnaud l'est encore par rapport à l'agence qu'elle embrasse, et qu'en se chargeant des dépêches adressées à cette agence, il a agi dans les limites de ses devoirs d'employé, et ne serait, par conséquent, punissable que dans le cas où Auzilly et Frainet ne pourraient pas se prévaloir de l'exception portée dans l'art. 2 de l'arrêté précité;

Qu'au surplus, et en admettant la division des deux Compagnies, celle de l'agence du transport des marchandises aurait encore la qualité, prévue dans cet article, d'entrepreneur de transport, et, dans ce cas, le chef de train Arnaud, chargé à ce titre de surveiller et faire rendre à la gare tout ce dont le transport est confié à ses soins, devrait être considéré comme ayant un service mixte, dont l'un l'attacherait à la Compagnie du chemin de fer, et l'autre à l'agence d'Auzilly et Frainet;

Attendu, sur le deuxième point, que les dépêches et papiers saisis par les procès-verbaux des 10 et 11 novembre et 2 décembre derniers, sont des lettres de voiture, instructions ou pièces relatives au service personnel d'Auzilly et Frainet en leur dite qualité, et tombent, dès-lors, dans l'exception de l'art. 2 de l'arrêté susmentionné;

Par ces motifs, le tribunal, statuant sur les préventions jointes, renvoie le prévenu des fins de la plainte en ce qui concerne les faits qui ont fait l'objet des procès-verbaux des 10 et 11 novembre et 2 décembre derniers.

Audience du 13 janvier 1854. Président, M. de Robernier, président; concluant, M. Vitalis, substitut. — Plaidant, Me Dhombre, avocat.

Appel par M. le procureur impérial près le siége d'Alais.

M. l'avocat général Liquier a pensé qu'il n'était pas suffisamment établi par le traité, que le service de la maison Frainet-Auzilly se confondît d'une manière absolue avec celui de la Compagnie du chemin de fer.

Mais, tout en considérant les deux entreprises comme ayant des intérêts séparés et une existence distincte, la Compagnie du chemin de fer n'en avait pas moins, dans son opinion, le droit de transporter les correspondances et les papiers saisis, parce qu'ils étaient relatifs à des marchandises transportées par le chemin de fer.

Il a donc pensé que le jugement devait être confirmé par ce motif.

Mais il a signalé une autre contravention résultant de la circonstance que les plis saisis étaient cachetés, ce qui est formellement interdit aux voituriers par les anciens règlements que l'arrêté de l'an IX n'a pas abrogés, ainsi que la jurisprudence l'a constamment reconnu.

Il a conclu, en conséquence, à ce qu'il fût prononcé autant d'amendes qu'il y avait de plis cachetés, chaque lettre transportée dans ces conditions constituant une contravention séparée.

Me Fargeon a fait observer, relativement à la question du cachet, qu'au moment du transport, il était autorisé par l'art. 833 de l'instruction générale des postes, approuvée par le ministre des finances en 1832, à la condition que le pli cacheté fût contresigné par l'expéditeur et portât l'estampille de l'entreprise. Il a, de plus, fait remarquer que ce détail était sans intérêt pour l'avenir, M. le ministre des finances ayant rapporté l'art. 833 précité par une décision du 15 février 1854, qui ordonne qu'à l'avenir les lettres et papiers relatifs à toutes les entreprises de transports seront expédiés sous bande.

Arrêt. — Attendu que les premiers juges ont, à bon droit, reconnu que l'agence d'Auzilly et Frainet n'est pas une entreprise indépendante de l'exploitation du chemin de fer, et que ce service se confondant dans celui de la Compagnie, celle-ci a le droit de transporter les papiers qui y sont relatifs;

Qu'ils ont, de même, reconnu à bon droit que les papiers, objet de la saisie et des poursuites, ne contenaient aucun détail étranger au service de l'entreprise;

Mais attendu que, d'après l'arrêté de l'an IX et les règlements antérieurs auxquels cet arrêté se réfère, notamment l'arrêt de règlement du 18 juin 1681, les papiers relatifs au service des entrepreneurs de transports, et dont ceux-ci ont le droit de se charger, ne doivent pas être cachetés;

Que si, aux termes de l'art. 833 de l'instruction générale du service des postes, approuvée par le ministre des finances, le 1er juillet 1832, l'administration a autorisé les entrepreneurs des messageries à cacheter leurs dépêches, ce n'a été qu'à la condition de l'apposition du contre-seing de l'expéditeur au bas de la sus-

Digitized by Google

cription et de l'apposition au dos du paquet d'un timbre ou cachet indicatif du bureau d'où l'expédition était faite ;

Attendu que cette dernière condition n'a été observée que pour un des neuf paquets saisis, et a été négligée pour les huit autres plis, dont le transport constitue autant de contraventions passibles d'une amende séparée ;

Attendu, toutefois, qu'il y a lieu, d'après les circonstances, de modérer l'amende en vertu du décret du 24 août 1848;

Par ces motifs et ceux des premiers juges, la Cour, après avoir entendu M. Liquier, premier avocat général, et Me Fargeon, avocat, pour le prévenu et le sieur Talabot, disant droit, quant à ce seulement, à l'appel relevé par le ministère public, déclare que les huit plis qui ne portent pas au dos l'empreinte du timbre ou cachet du bureau expéditeur, ont été transportés en contravention et par application de l'arrêté du 27 prairial an IX, etc... ;

Condamne Arnaud à huit amendes de 16 fr. chacune ; le condamne, en outre, aux dépens envers l'Etat ; déclare la Compagnie du chemin de fer, dans la personne du sieur Paulin Talabot, son directeur, civilement responsable de ces condamnations.

Audience du 2 mars 1854. 3e chambre. Présidant, M. de Labaume, président ; concluant, M. Liquier, premier avocat général. — Plaidant, Me Fargeon, avocat.

*(Deuxième espece.)*

## TRIBUNAL DE NIMES.

JUGEMENT. — Attendu qu'il résulte du procès-verbal du 10 novembre dernier et de la lettre saisie, que la Compagnie du chemin de fer a transporté une lettre relative au service de la maison Auzilly et Frainet, adressée par cette maison, de Marseille, à un de ses établissements sur la ligne du chemin de fer ;

Attendu qu'il résulte du traité passé le 20 septembre 1852, entre la Compagnie du chemin de fer et les sieurs Auzilly et Frainet, que ces derniers ont été chargés du camionnage au départ et à l'arrivée des marchandises expédiées à petite vitesse des stations, ou aux stations de Marseille, Avignon, Arles, Beaucaire, Nimes, Alais, Montpellier et Cette ; qu'ils sont chargés, à leurs risques, de l'encaissement des lettres de voiture qui accompagnent ces marchandises, et qui comprennent soit les frais du double camionnage, soit ceux du transport des marchandises, et deviennent débiteurs directs de la Compagnie des frais du transport, tel qu'il est régté par le tarif, au moyen d'une bonification de 8 0/0 sur l'ensemble de toutes les opérations, la Compagnie se réservant le transport de certaines matières, telles que fers, fontes, houilles, etc., etc. ;

Attendu que, de ces conditions générales et de l'ensemble du traité, il résulte que le service délégué à Auzilly et Frainet est entièrement indépendant de celui de la Compagnie, et que celui-ci demeure, quant au parcours de la ligne, le seul et véritable voiturier des marchandises expédiées à petite vitesse, et qui ont été ou doivent être camionnées par Auzilly et Frainet ;

Attendu que, dès lors, Auzilly et Frainet, qui ne sont pas des entrepreneurs de transports sur le chemin de fer, n'ont aucun droit de faire circuler sur cette voie la correspondance ou les papiers relatifs à leur service de camionnage ou de commission, et qu'en effectuant le transport de leurs dépêches, la Compagnie a commis la contravention prévue par les art 4 et 5 de l'arrêté du 27 prairial an IX.

Par ces motifs, le tribunal condamne le prévenu à 150 fr. d'amende ; déclare la Compagnie civilement responsable, etc., etc...

Audience du 22 décembre 1853. Présidant, M. Roussel ; concluant, M. Blanchard. — Plaidant, Me Fargeon, avocat.

Appel par le prévenu et par la Compagnie.

M. l'avocat général Liquier a pris les mêmes conclusions que celles qu'il avait prises dans l'affaire précédente.

ARRÊT. — Attendu que l'agence Auzilly et Frainet n'est pas une entreprise indépendante de l'exploitation du chemin de fer, et que ce service se confondant dans celui de la Compagnie, celle-ci a le droit de transporter les papiers qui y sont relatifs ;

Attendu, en effet, qu'aucune disposition législative ou règlementaire n'interdit à la Compagnie du chemin de fer de dédoubler son service et d'en confier une partie à une Compagnie spéciale chargée de le faire sous sa surveillance ;

Que par le traité intervenu entre la Compagnie du chemin de fer et la Compagnie Auzilly et Frainet, celle-ci est chargée de tout le camionnage, de la réception et de l'expédition des marchandises marchant à petite vitesse, ainsi que du chargement et du déchargement des wagons qui les transportent, moyennant une remise que lui fait le chemin de fer sur le prix de transport ; que, sans doute, les intérêts des deux Compagnies sont séparés, mais c'est la Compagnie du chemin de fer qui perçoit seule le prix du transport, c'est elle qui a seule le droit de changer les tarifs, en se conformant à son cahier des charges ; c'est elle qui fournit tous les moyens de transports sur la voie ferrée, c'est elle qui fournit les magasins occupés dans chaque gare par l'agence Auzilly et Frainet ; enfin, elle s'est réservée d'admettre ou de renvoyer à volonté tous les agents de ces derniers ;

Que, dès-lors, c'est à bon droit que les sieurs Auzilly et Frainet prennent dans tous leurs actes le titre d'agents du chemin de fer, et qu'à ce titre, ils ont relativement au transport des lettres et paquets relatifs à leur service, tous les droits que les lois et règlements accordent à la Compagnie du chemin de fer elle-même ;

Attendu, d'ailleurs, qu'en supposant que les sieurs Auzilly et Frainet ne pussent pas être considérés comme agents du chemin de fer quant au transport des marchandises à petite vitesse, il faudrait du moins les considérer comme exploitant eux-mêmes une entreprise de transports, et que, sous ce second rapport, ils auraient incontestablement le droit de transporter ou faire transporter, en même temps que les marchandises, les lettres et papiers uniquement relatifs à ce service ;

Attendu, en fait, que la lettre saisie par le procès-verbal du 28 novembre 1853 était uniquement relative au service des sieurs Auzilly et Frainet ;

Que ces Messieurs avaient été autorisés à la cacheter par les art. 832 et 833 de l'instruction générale sur le service des postes, à la date du 1er juillet 1832, et qu'ils s'étaient en tout conformés aux règles prescrites par cette instruction.

Par ces motifs, la Cour, après avoir entendu Me Fargeon, avocat, pour les prévenus Me Villard, avoué, pour l'administration des postes, et M. Liquier, premier avocat-général, disant droit à l'appel, réforme le jugement attaqué ; par nouveau jugé, relaxe les prévenus chacun comme concerne de la prévention, et condamne l'administration des postes aux dépens tant de première instance que d'appel ; ordonne la restitution du pli saisi.

Audience du 16 mars 1854. 3e chambre. Présidant, M. de Labaume, président ; concluant, M. Liquier, premier avocat général. — Plaidants : MM.es Fargeon, avocat ; Boissier et Villars, avoué.

*(Troisième espèce.)*

Il s'agissait dans cette affaire d'un pli adressé par les bureaux de la Compagnie, à Marseille, aux sieurs Baillivet et Fabre, imprimeurs à Nimes, et de divers plis appartenant au service de l'agence Auzilly.

JUGEMENT. — En ce qui touche le paquet adressé à Baillivet et Fabre :

Attendu qu'aux termes de l'art. 2 de l'arrêté de l'an IX, les entrepreneurs de voitures publiques sont autorisés à transporter les papiers relatifs à leur service personnel, et que la jurisprudence a constamment appliqué cette disposition, dans ce sens que les entrepreneurs peuvent transporter les lettres et papiers par par eux adressés à des tiers, pourvu qu'ils soient uniquement relatifs à leur service personnel, c'est-à-dire à celui de leurs entreprises ;

Attendu que le paquet adressé par la Compagnie du chemin de fer de Marseille à Baillivet et Fabre à Nimes, maison absolument étrangère à cette Compagnie, étant relatif au service personnel de la Compagnie, son transport ne constitue aucune contravention.

En ce qui touche les plis émanant du service Auzilly..... (comme au jugement du 22 décembre.)

Audience du 31 décembre 1853.

Appel par la Compagnie, relativement au deuxième chef de ce jugement.

16 mars 1854, arrêt conforme à celui qui précède.

*(Quatrième espèce.)*

JUGEMENT. — Attendu que le paquet saisi et joint au procès-verbal du 28 novembre dernier, revêtu de la griffe de la Compagnie et adressé de Marseille à M. Garella, chef du contentieux du chemin de fer à Nimes, ayant été ouvert, en présence du tribunal, par M. Garella, s'est trouvé contenir deux lettres timbrées de la poste et adressées audit sieur Garella à Marseille, et qu'il a été reconnu par l'ouverture de ces lettres, que la première lui était adressée de Paris par le sieur Ilcy de Foresta, l'un des administrateurs de la Compagnie, et la deuxième, de Marseille, par un particulier qui réclame un colis qu'il dit lui avoir été expédié de la station de Constantine ;

Attendu que la première de ces lettres, contenant diverses instructions sur la forme du serment des gardes du chemin de fer, est évidemment relative au service du sieur Garella ; que, d'ailleurs, il avait acquitté la taxe légale de 50 c. à raison de son poids, et aurait pu être expédiée par la poste, de Marseille à Nimes, sans en payer une seconde ;

Mais qu'il n'en est pas de même de la deuxième, qui n'avait été taxée qu'à 10 c., de Marseille sur Marseille, et qui, d'ailleurs, n'était pas relative au service du sieur Garella ;

Que, dès-lors, le transport de cette lettre constitue la contravention prévue et punie par les art. 4 et 5 de l'arrêté du 27 prairial an IX.

Par ces motifs, le tribunal condamne le prévenu à l'amende de 150 fr. ; déclare la Compagnie civilement responsable, etc., etc.

Audience du 31 décembre 1853.

Sur l'appel de la Compagnie,

Digitized by Google

ARRÊT. — Attendu que les deux lettres saisies par procès-verbal du 28 novembre 1853, et adressées au sieur Garella, chef du contentieux du chemin de fer, étaient toutes les deux relatives au service dudit Garella ;

Sur la première de ces lettres :

Adoptant les motifs des premiers juges ;

Sur la deuxième :

Attendu qu'elle contenait une réclamation faite par un destinataire, d'un colis à son adresse et dont il se plaignait que la Compagnie du chemin de fer eût retardé l'expédition ; que cette lettre avait été mise à la poste et adressée au sieur Garella, uniquement à raison du service dont il est chargé ;

Qu'au moment de l'arrivée de cette lettre dans les bureaux, le sieur Garella étant en mission sur la ligne, il était nécessaire de lui transmettre immédiatement la réclamation qui lui était adressée en sa qualité de chef du contentieux;

Par ces motifs, la Cour, après avoir entendu Me Fargeon, avocat, pour les sieurs Guiot et Talabot ; Me Villars, avoué, pour l'administration des postes, et M. Liquier, premier avocat général, disant droit à l'appel, réforme le jugement attaqué ; par nouveau jugé, relaxe Guiot de la prévention et condamne l'administration des postes aux dépens tant de première instance que d'appel ; ordonne la restitution des deux lettres saisies.

Audience du 16 mars 1854. 3e chambre. Présidant, M. de Labaume ; conclnant, M. Liquier. — Plaidants : MMes Fargeon, avocat; Boissier et Villars, avoués.

(*Cinquième espèce.*)

31 décembre 1853, jugement du tribunal de Nîmes, qui, par les motifs énoncés au jugement qui précède, maintient la saisie de deux plis adressés, le premier par M. Audibert, directeur de l'exploitation du chemin de fer, à M. Baudin, directeur des mines de la Grand'Combe ; le deuxième, par M. Talabot, directeur de la Compagnie, à M. Beau, ingénieur des mines à la Grand'Combe, et condamne le prévenu à l'amende de 150 fr., et déclare la Compagnie civilement responsable.

Appel.

ARRÊT. — En ce qui touche les deux plis adressés aux sieurs Baudin, directeur de la Compagnie de la Grand'Combe, et Beau, ingénieur des mines à la Grand'Combe ;

Attendu qu'ils sont tous uniquement relatifs au service de la Compagnie du chemin de fer ;

Que le premier est un envoi contenant le détail d'une réparation faite à une section de voie, de l'entretien de laquelle la Compagnie du chemin de fer était chargée ;

Et que le deuxième est un billet adressé par le sieur Talabot, ingénieur en chef de la Compagnie du chemin de fer, et donnant des instructions à l'ingénieur des mines de la Grand'Combe, relatives à des propositions faites à la Compagnie, et qui devaient être soumises à l'approbation du comité de surveillance.

Par ces motifs, la Cour, après avoir entendu Me Fargeon, avocat, pour Guiot et Talabot, M. Villars, avoué, pour l'administration des postes, et M. Liquier, premier avocat général, disant droit à l'appel, réforme le jugement attaqué ; par nouveau jugé, relaxe Guiot et Talabot, chacun comme concerne, de la contravention ; condamne l'administration des postes aux dépens tant de première instance que d'appel.

Audience du 16 mars 1854, 3e Chambre. Présidant, M. de Labaume ; concluant, M. Liquier. — Plaidants : Me Fargeon, avocat ; Boissier et Villars, avoués.

---

JUGEMENT DU 21 AVRIL 1854,

*Entre le chemin du Nord, contre M. Victor Letellier.*

DEMANDE EN REMISE DE CARTES.

Attendu que par conventions verbales entre les parties, le chemin de fer du Nord avait concédé à Letellier un abonnement pour un an de Franconville à Paris, moyennant un prix inférieur à celui du tarif, à des conditions déterminées; qu'au nombre de ces conditions il est stipulé qu'en compensation de l'avantage que la Compagnie concédait, et pour le cas où le sieur Victor Letellier viendrait à perdre ses cartes d'abonnement, il ne pourrait s'en faire délivrer une deuxième sans payer le prix de l'abonnement ;

Que dès lors la demande de Letellier ne saurait être accueillie ;

Par ces motifs, le tribunal déclare Letellier non recevable en sa demande, l'en déboute et le condamne aux dépens.

---

## Les accidents sur les chemins de fer.

LEURS CAUSES, LES RÈGLES A SUIVRE POUR LES ÉVITER,

Par EMILE WITH, ingénieur civil,

Augmenté d'une Préface

Par M. Auguste PERDONNET, administrateur, membre du Comité de direction des chemins de fer de l'Est.

De toutes les questions relatives aux chemins de fer, la seule dont nous évitions autant que possible d'entretenir nos lecteurs, est la question des accidents, de leurs causes et des règles à suivre pour les éviter.

N'ayant pas de remède souverain à proposer, n'ayant pas la maise de nous croire plus habiles que les ingénieurs éminents qui font de l'étude de cette question leur préoccupation constante, nous regardons comme au moins inutile de rappeler fréquemment au public que les chemins de fer sont parfois le théâtre d'accidents douloureux. Au prêtre seul appartient le droit de dire chaque jour à l'homme qu'il est mortel, parce qu'au delà de cette vie, dont il lui enseigne le renoncement, il lui montre une vie future pleine de délices infinies et de contemplation divine, à laquelle il dépend de lui de se préparer par la prière et la vertu, par le dévouement et par les bonnes œuvres. Mais pour nous, dont ce n'est pas là l'œuvre, dont la tâche, plus humble, est toute terrestre et dont la devise est : *confiance*, nous nous attachons plus à enregistrer un progrès de la science, une conquête sur le temps et sur la douleur, qu'à noter soigneusement toutes les souffrances inséparables de la vie humaine.

L'auteur du petit livre que nous annonçons, M. E. With, n'est pas de cet avis. En sa qualité d'ingénieur, il croit utile de traiter en 144 pages une matière qui a déjà rempli de bien gros volumes : nous ne l'en blâmons pas, mais nous ne saurions suivre son exemple. Les médecins écrivent pour eux et pour leurs confrères des livres fort savants dont l'humanité profite quelquefois, mais que, pour son bien, elle ne doit jamais lire, sous peine, pour chaque individu, de se croire atteint de toutes les maladies qu'il voit décrites. Il en est de même des accidents sur les chemins de fer : moins on en parle, mieux cela vaut ; ce qui n'empêche pas, comme nous le disions tout à l'heure, les hommes de l'art de s'en occuper et de chercher des remèdes pour tout ce qui n'est pas de force majeure, pour tout ce que la sagesse humaine peut prévoir.

Indépendamment de notre répugnance systématique à traiter la question qui fait le sujet de l'opuscule de M. With, nous avons encore un autre motif pour ne pas entrer dans l'examen de son travail. M. With a été et est encore notre collaborateur accidentel; nous avons publié de nombreux articles de lui, nous en avons même en ce moment de tout composés qui attendent leur tour d'insertion ; on conçoit dès lors que nous soyons mal à l'aise avec lui, soit pour l'éloge, soit pour la critique, l'une et l'autre étant également déplacées dans nos colonnes. Mais que notre collègue se rassure : s il perd une appréciation sans notabilité, nous lui donnerons plus et mieux. M. Auguste Perdonnet, un véritable ingénieur, celui-là, qui a fait ses preuves sur le terrain comme homme pratique et qui les continue chaque jour comme membre du Comité de direction de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, a bien voulu s'arracher à un grand travail qu'il prépare depuis trop longtemps, pour écrire quelques pages de préface et d'analyse au livre de M. E. With. C'est cette préface que nous allons reproduire, et nous estimons pour cela que M. With nous doit plus de reconnaissance que si nous lui eussions donné, nous indigne, un compte rendu de notre façon.

AD. BLAISE (des Vosges).

« La construction des chemins de fer aujourd'hui si répandue, a rencontré une vive opposition, surtout en France. Il y a vingt ans à peine que les hommes qui étaient alors au pouvoir traitaient de ridicules les propositions qui leur étaient faites d'établir les premières voies ferrées Je pourrais en fournir plus d'une preuve, prise dans ma propre expérience; la lutte a été vive et prolongée.

» En 1826, MM. Séguin obtenaient difficilement l'autorisation de poser un chemin de fer pour le transport des charbons de terre des mines de Saint-Étienne. On ne croyait pas alors à la possibilité de transporter des voyageurs sur ces voies de communication perfectionnées; et cela était excusable, car en Angleterre même, où l'instinct industriel est plus développé qu'en France, cette opinion était partagée; mais en 1830, quand des milliers de voyageurs circulaient déjà sur le chemin de Liverpool à Manchester, on doit s'étonner que la foi ne fût pas venue encore à nos hommes d'État et au public. C'est alors cependant qu'ouvrant à l'École centrale un cours sur la construction des chemins de fer, et annonçant que l'invention des railways opérerait une révolution semblable à celle qu'avait opérée l'invention de l'imprimerie, je fus traité d'insensé.

Digitized by Google

Le succès du chemin de Saint-Germain donna un démenti aux adversaires de ces nouvelles voies de communication : aussi M. Thiers, ministre des travaux publics, revenant d'une tournée en Angleterre, voulut-il bien en 1835, admettre que *les chemins de fer présentaient quelques avantages pour le transport des voyageurs, en tant que l'usage en était limité au service de certaines lignes fort courtes, aboutissant à de grandes villes comme Paris* (voir les journaux de l'époque, séance de la Chambre des députés); mais de grandes lignes, on n'en voulait pas. » « Moi, demander à la Chambre de vous concéder le chemin de Rouen, me disait alors M. Thiers, auquel je proposais avec quelques associés de construire ce chemin, je m'en garderai bien : *on me jetterait en bas de la tribune* (sic). » *Le fer est trop cher en France*, disait M. Passy, ministre des finances *Le pays est trop accidenté*, objectait M. Allier, député. *Les souterrains seront nuisibles à la santé des voyageurs*, prétendait M. Arago.

Force fut bien néanmoins de se rendre à l'évidence. Les Compagnies marchaient plus vite que l'administration des ponts et chaussées, il fallait les suivre. Les grandes lignes furent entreprises; seulement on niait qu'elles pussent lutter avec les voies navigables pour le transport des marchandises. Les faits sont venus également détruire cette erreur. Mais les antagonistes des chemins de fer leur adressent encore ce reproche grave : voyager sur un chemin de fer, c'est s'exposer à de grands dangers, et ils citent à l'appui de leur opinion le terrible accident du chemin de Versailles, puis l'accident de Fampoux, puis l'accident de Poitiers. Rien n'est plus rassurant néanmoins que la statistique des accidents ; elle prouve, qu'eu égard au nombre immense de voyageurs qui circulent sur les chemins de fer, celui des tués et des blessés est infiniment petit: n'y eût-il cependant qu'un seul voyageur de tué, les hommes timides, sans réfléchir au danger bien plus grand auquel ils sont exposés tous les jours dans une voiture ordinaire, continueront à s'effrayer des risques qu'ils courent en prenant place dans un wagon. Il est incontestable d'ailleurs que les causes qui peuvent occasionner des sinistres sur les chemins de fer sont encore nombreuses, et quiconque a étudié les différentes circonstances des accidents survenus sur nos chemins de fer, doit s'émerveiller, qu'à part l'accident de la rive gauche, ils n'aient pas eu de conséquences plus graves pour le public. Quiconque connaît le mécanisme et le service d'un chemin de fer, doit considérer comme miraculeuse la rareté des accidents, eu égard au nombre des voyageurs. On ne saurait donc trop louer ceux qui s'occupent d'en rechercher les causes et de les combattre, comme l'auteur de cet ouvrage, M. Emile With, vient de le faire.

» Si les accidents sont aujourd'hui rares et peu graves pour les voyageurs, grâce aux sages précautions prises par les Compagnies et à la surveillance de l'autorité supérieure, ils frappent encore trop de victimes parmi les employés des Compagnies, et il est pénible de dire que, malgré cette précaution et cette surveillance, un concours fortuit de circonstances telles que celles qui se sont rencontrées le jour de l'accident de la rive gauche peut encore occasionner un désastre aussi grand. Ce problème des mesures à prendre pour réduire le nombre des accidents n'est pas facile à résoudre. Il a déjà été abordé avec talent par MM. Couche et Mathias; M. Emile With rend un grand service au public en venant, à son tour, en aide au Gouvernement et aux Compagnies qui se préoccupent avec une si vive sollicitude de cette question.

» Passons rapidement en revue les différents chapitres de l'ouvrage de M. Emile With. Il traite d'abord des explosions. Ce genre d'accidents est excessivement rare et n'a lieu que lorsque la locomotive est au repos. Cela tient au mode tout particulier de construction de ces machines. La chaleur étant en grande partie transmise au liquide à vaporiser par l'intermédiaire de petits tubes plongés dans l'eau, on peut donner aux parois extérieures qui ne sont pas traversées par le calorique, une très-grande épaisseur et par suite une très-grande solidité qui en rend la rupture presque impossible. La vapeur fait bien crever parfois les petits tubes, mais alors il n'y a pas d'explosion, et l'eau, se répandant sur le combustible, éteint le feu. Le mode de tirage des locomotives contribue aussi efficacement à prévenir les explosions pendant la marche, car cotirage, produit par la projection de la vapeur dans la cheminée, est d'autant plus énergique qu'il s'en consomme davantage; la production et la consommation sont donc toujours proportionnelles l'une à l'autre.

« Les accidents provenant des déraillements sont, après ceux qui résultent des collisions, les plus redoutables. Ils sont occasionnés par le mauvais état de la voie ou par le mauvais état du matériel.

On ne saurait se montrer trop soigneux dans la construction et dans l'entretien de la voie et du matériel. Depuis quelques années on en a beaucoup augmenté la solidité.

» Cela ne suffit pas. Il faut encore employer de bons matériaux pour la construction, et peut-être ne s'est-on pas montré à cet égard assez sévère sur plusieurs lignes. Les ingénieurs du contrôle, qui interviennent souvent dans les détails de construction de peu d'importance, devraient, ce me semble, s'opposer à l'emploi de matériaux trop fragiles, tels que des coussinets en fonte blanche et des rails en fer trop grenu. Au chemin de Paris à Strasbourg il s'est cassé une grande quantité de coussinets et un certain nombre de rails. La Compagnie avait stipulé dans ses cahiers des charges que la fonte pour les coussinets serait en fonte grise, douce à la lime. Les tribunaux cependant, sur un rapport d'expert, l'ont forcée à se servir de coussinets en fonte blanche. Les ingénieurs du contrôle auraient pu, dans cette circonstance, prévenir une décision qui est contraire à la sûreté des voyageurs.

» Il est aussi d'une grande importance pour que la voie soit toujours solide, que la chaussée qui la porte soit parfaitement sèche. Il faut donc, à tout prix, se procurer du ballast de bonne qualité et assurer l'écoulement des eaux au moyen de fossés suffisamment grands et convenablement disposés.

» Au chemin de Versailles (rive droite), on a suspendu l'exploitation et complétement démoli la voie pour remplacer le ballast argileux par du ballast de meilleure qualité.

» Le matériel des chemins de fer a été, plus encore que la voie, amélioré. Les ruptures de pièces deviennent de plus en plus rares, et sont sans conséquence; il y aurait de l'imprudence cependant à ne pas les visiter fréquemment et à ne pas les remplacer lorsqu'elles semblent avoir perdu par l'usure une partie de leur solidité. Je ne partage pas l'opinion de M. Emile With qui conseille de multiplier des épreuves qui fatigueraient le matériel.

» Le choix des fabricants est une chose essentielle. Il y a certaines usines qui ont une réputation parfaitement établie. C'est à celles-ci qu'il faut s'adresser de préférence, sauf à payer un peu plus cher.

» Ce sont les collisions qui le plus souvent occasionnent des sinistres sur les chemins de fer; elles peuvent avoir lieu sur les chemins à une voie, entre des trains marchant en sens contraire ; ou bien, sur un chemin à une ou à deux voies, entre des trains marchant dans le même sens, le train de derrière marchant plus vite que celui de devant. Il peut enfin y avoir collision entre un train et des objets immobiles quelconques placés sur la voie, tels qu'une voiture arrêtée sur un passage à niveau, ou des wagons en stationnement.

» Les collisions entre deux trains marchant en sens contraire sont les plus terribles, mais elles n'ont lieu que sur les chemins à une voie, et on les prévient au moyen d'une bonne organisation du service et d'un bon système de signaux. A la suite de l'accident de Poitiers, sur une portion de chemin à une voie, on s'est effrayé outre mesure des dangers que les chemins à simple voie peuvent présenter, et on ne parlait de rien moins que de les proscrire entièrement.

» Vouloir exclure les chemins à une voie, ce serait se priver d'un grand perfectionnement dans les voies de communication sur un grand nombre de points où l'activité commerciale n'est pas assez grande pour permettre la dépense de deux voies. En Belgique, on a transporté des millions de voyageurs sur des chemins à une voie, sans qu'il soit arrivé un seul sinistre par suite de collisions, et en Allemagne, où les chemins sont presque tous à une voie, les accidents sont plus rares qu'en Angleterre, où les lignes sont à double voie.

» On évitera facilement les collisions sur les chemins à simple voie, si la circulation n'y est pas trop active, et si on prend certaines précautions dont les chemins allemands nous offrent l'exemple.

» Les collisions entre deux trains marchant dans la même direction sont moins dangereuses que celles entre deux trains marchant en sens contraire. Le choc est beaucoup moins violent. Il n'y a encore d'autre moyen de les éviter qu'une bonne organisation du service et l'usage du télégraphe.

» Le gardiennage sur plusieurs de nos grandes lignes laisse beaucoup à désirer. La surveillance de nuit est surtout très-imparfaite. Le contrôle devrait à cet égard se montrer très-sévère.

» Les passages à niveau sont à peu près sans danger lorsqu'ils sont placés sur des alignements, de façon qu'on peut les apercevoir de loin ; mais il faut, autant que possible, éviter d'en établir aux extrémités des tranchées ou des souterrains courbes ; ils sont sur plusieurs lignes beaucoup trop multipliés. On n'a pas assez songé que, dans bien des localités, l'intérêt du capital d'un pont en dessus ou en dessous de la voie eût été bien inférieur à l'intérêt du capital d'un passage à niveau joint au salaire du garde.

» Sur dix collisions ayant lieu entre des trains ou des objets immobiles placés sur la voie, neuf sont occasionnées par des aiguilles mal dirigées. Ces aiguilles conduisent souvent le train, qui doit marcher sur la voie principale, dans une voie de garage, où il vient se heurter contre des wagons en stationnement. Sur les chemins à deux voies, on prévient ces accidents en plaçant toujours les aiguilles à une seule extrémité de la voie de garage, de telle façon que

Digitized by Google

le train marchant toujours sur la voie principale dans la même direction, soit forcé de reculer pour entrer dans la voie de garage. Il en résulte un peu plus de gêne, mais beaucoup plus de sécurité dans le service. Au chemin de Strasbourg, nous nous sommes particulièrement attaché à l'observation de cette règle, et on n'y trouverait pas une seule aiguille dont la pointe ne soit opposée à la direction suivie par le train. Au chemin du Nord et au chemin de Lyon, au contraire, on entre dans les grandes gares de marchandises directement, ce qui me semble dangereux.

» Une bonne organisation du service, un bon système de télégraphe, et les règlements les plus sévères manquent d'efficacité, si les agents qui exécutent sont inintelligents ou négligents. Le choix du personnel est donc sur un chemin de fer, comme M. Emile With le fait remarquer, de la plus haute importance pour la sécurité des voyageurs.

» Le service est dirigé par les ingénieurs en chef et les chefs de l'exploitation. Ce sont les administrateurs qui les nomment. Un des principaux mérites d'un bon administrateur est de savoir s'entourer d'hommes capables. Dans une grande affaire, il est de toute impossibilité que les administrateurs surveillent les détails du service ; il faut donc qu'ils puissent accorder une très-grande confiance et laisser un grand pouvoir aux chefs de service, et s'ils n'en choisissaient de très-intelligents et très laborieux, il pourrait en résulter un grand préjudice pour les actionnaires aussi bien qu'un véritable danger pour le public voyageur. Le mérite d'un chef de service rejaillit en partie sur l'administrateur qui a su le reconnaître et l'utiliser.

» Les Conseils d'administration et les Comités de direction sont dans l'usage de nommer les agents secondaires aussi bien que les agents supérieurs ; mais cette nomination ne doit être qu'une affaire de forme. Les agents secondaires doivent être choisis par ceux qui les emploient. Il arrive trop souvent que les administrateurs *forcent la main* aux chefs de service pour le choix des agents, ou qu'ils usent de leur influence afin qu'ils conservent des agents médiocres ou même mauvais. Le chef de service qui comprend la responsabilité qui pèse sur lui, doit résister à cette influence. Ce n'est pas cependant qu'il ne doive tenir aucun compte de la recommandation des administrateurs qui représentent les propriétaires du chemin et qui, à ce titre, ont bien quelque droit à la préférence pour leurs protégés, mais il faut qu'en aucun cas cette recommandation ne puisse devenir nuisible au service. Le favoritisme est la plaie des grandes Compagnies.

» Pour certains emplois du service actif, il est nécessaire de fixer des limites d'âge telles, par exemple, que celle de trente à trente-cinq ans pour les mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins, graisseurs, chefs de train, et quarante à quarante-cinq ans pour les gardes-lignes, surveillants et facteurs.

» Enfin, les grandes Compagnies, pour s'attacher un bon personnel, ont créé des caisses de secours et des caisses de retraite dont l'utilité est incontestable.

» AUGUSTE PERDONNET. »

## Société des Ingénieurs civils.

*Séance du 23 avril 1854.*

Présidence de M. VUIGNER.

M. DEGOUSÉE a la parole pour donner quelques renseignements sur les sondages.

Il y a vingt-cinq ans, quelques hommes seulement s'occupaient des sondages : c'étaient MM Stéphane Mony, Eug. Flachat, Mulot et Degousée. MM. Stéphane Mony et Flachat les premiers avaient introduit dans l'outillage de l'art du sondeur, des perfectionnements considérables.

Depuis, d'autres perfectionnements ont eu lieu, et l'outillage a été bien simplifié. Aujourd'hui, on construit des sondes légères à leur partie supérieure, et pesantes à la partie inférieure, afin d'avoir un coup plus rigide, et d'éviter le fouet des tiges le long des parois du sondage.

Il y a vingt-cinq ans, on se servait de coffres ou de tubes en bois. On leur a substitué des tubes en fer d'abord, réunis par des boulons et écrous, ensuite par des rivets qui, au moyen d'un mandrin, formé de deux pièces coniques, fixé à deux longues tiges, permet de fixer les manchons aussi bien sur le trou de sonde que dans l'atelier du chaudronnier.

Ils s'enfonçaient autrefois à coups de mouton ; il leur arrivait parfois de se briser et de perdre le forage. Aujourd'hui l'on peut traverser des couches de sable et d'argile de plus de 100 mètres de puissance, avec une seule colonne-tuyaux poussée par deux fortes vis de pression.

L'emploi de la sonde dans la construction des travaux publics est récente. Elle a été employée par M. Kermaingant pour descendre des pilots dans les fondations d'un pont qui menaçait de s'écrouler. Ces fondations reposaient sur un béton placé sur une couche de mauvais sol au-dessous duquel se trouvait la roche. A l'aide de la sonde, et tout autour des piles, on a fait, au travers du béton, des trous de sonde qui ont perforé la roche de 1 mètre à 1m,50. Dans ces trous de 0m,30 de diamètre on a introduit des pilots en bois qui ont arrêté tout mouvement.

M. Desfontaines s'est également servi de la sonde pour dessécher une couche d'argile sur laquelle devaient reposer les fondations d'un pont. — M. Levallois l'a employée pour l'aérage des galeries de mines, ainsi que pour se débarrasser des eaux stagnantes entre deux couches du sol qu'il devait traverser.

Dans la construction des fortifications de Paris, on s'est trouvé dans la nécessité, pour écouler les eaux, de faire des sondages horizontaux dans les endroits où les fossés qu'on creusait pour les écouler, rencontraient sur leur passage des routes auxquelles on ne pouvait pas toucher.

Dans les opérations du drainage on se sert beaucoup de la sonde de Bernard de Palissy. Dans cette nouvelle voie d'amélioration de l'agriculture, la sonde est appelée à jouer un rôle très-important.

Dans la construction des chemins de fer, la sonde rend les plus grands services, soit pour établir les fondations des ouvrages d'art, soit pour la recherche des emprunts, soit pour faire des déblais. — Aujourd'hui les ingénieurs, à l'aide de quelques sondages préalables, peuvent à coup sûr établir le prix de revient des fondations d'ouvrages en maçonnerie et des travaux de terrassements.

Ces résultats sont dus surtout à l'emploi d'une sonde construite de façon à retirer du sol, et à tel degré d'avancement du travail que ce soit, ce qu'on appelle des *carottes* ou *témoins*, ayant 0m,80 de hauteur sur un diamètre de 0m,20.

Avec cette sonde, le terrain est retiré intact, stratifié, tel qu'il existe. On est donc certain d'établir ainsi la coupe géologique d'un terrain quel qu'il soit.

Le sondage est en ce moment principalement appliqué à la recherche des gîtes houillers et des mines de sel.

Dans le département du Pas-de-Calais, à la suite de sondages satisfaisants, neuf concessions de mines de houille viennent d'être données ou sont demandées. Dans le département de la Moselle, vis-à-vis le bassin de Saarbruck, où les recherches sont aussi très actives, on a creusé des puits de 250 à 300 mètres de profondeur, et on a trouvé des couches de 3 mètres à 4m,50 d'épaisseur.

En Angleterre, M. Degousée vient d'être chargé d'un premier sondage important, ayant pour but d'amener les eaux dans un des quartiers de la ville de Londres.

A Naples, il a été également chargé de rechercher des eaux jaillissantes pour alimenter la ville. Les sondages ne sont pas encore terminés ; ils ont été poussés jusqu'à 380 mètres de profondeur et, dans cet endroit, un des puits creusés a donné une veine jaillissante à 12 mètres au dessus du niveau de la mer, mais encore en contre-bas du sol de 40 mètres. C'est pour obtenir une nouvelle nappe que le forage se poursuit. Le terrain traversé se trouvait être du tuf et des cendres volcaniques alternant avec de l'argile.

A Venise, il existe dix belles fontaines d'eaux jaillissantes obtenues par M. Degousée.

Depuis cinq ans, M. Degousée a employé la machine à vapeur pour faire manœuvrer la sonde, mais il ne l'applique avec économie que quand le sondage est à 150 mètres environ de profondeur. Avec une machine à vapeur, on peut battre quarante coups de sonde par minute, tandis qu'à bras, manœuvrant un treuil à engrenage, on ne peut en battre que vingt à vingt-deux.

L'emploi des sondes creuses est aussi une innovation dans l'art du sondage ; on l'emploie surtout avec avantage quand on arrive à une profondeur de 500 mètres. Le diamètre de ces sondes commence à 0m,40 et va jusqu'à 0m,12 ; au-dessous de ce diamètre, l'outil de sondage ne pourrait plus avoir la force nécessaire pour éviter de se rompre.

L'emploi de la sonde creuse permet de traverser des couches de sable mouvant, quand le trou de sondage n'est pas tubé jusqu'à fond.

M. DEGOUSÉE cite encore un exemple où l'emploi de la sonde a été très-utile : c'est dans la construction du pont suspendu de la Roche-Bernard, où les câbles du pont ont été amarrés au rocher. On a ainsi évité des maçonneries dispendieuses et on a eu toute sécurité sur la solidité du point d'attache.

M. DEGOUSÉE rappelle le fait du glissement du sol sur la glaise au val Fleury pendant la construction du viaduc ; il rappelle également que, pour s'opposer à l'affaissement des remblais au pied des talus, M. E. Flachat avait eu l'idée d'encaisser la voie entre des madriers en chêne placés de chaque côté et réunis par des boulons en fer de 12 centimètres de diamètre avec une tête carrée de 0m,30. L'opération a parfaitement réussi, mais la pression a été telle que les têtes des boulons se sont incrustées de 1 centimètre dans le bois.

UN MEMBRE partage entièrement l'opinion de M. Degousée sur le perfectionnement apporté dans les sondages, et il ajoute qu'on ne saurait trop reconnaître combien ces perfectionnements ont d'utilité pour l'exécution des grands travaux publics.

Les sondages sont indispensables lorsqu'on veut arrêter définitivement le tracé d'une route,

Digitized by Google

d'un canal, d'un chemin de fer, etc., ou l'emplacement d'un grand ouvrage d'art.

La nécessité des sondages est plus impérieuse encore lorsqu'on doit traverser des terrains argileux ; il peut arriver, en effet, que la reconnaissance des veines d'argile ayant une certaine inclinaison et pouvant être humectées par des eaux souterraines, détermine des changements de tracé.

On a tellement reconnu l'importance des sondages qu'on en fait maintenant une des conditions des études de tracé définitif de chemin de fer, et qu'on les multiplie dans toute la longueur des profils en long et dans l'emplacement des principaux ouvrages.

Il y aurait trop à dire si l'on voulait indiquer toutes les avaries dans les travaux résultant de la présence des terrains glaiseux, accidents qui n'auraient pas eu lieu si, ayant connu à l'avance la présence des veines qui les ont déterminés, on avait changé l'emplacement des ouvrages ou modifié les conditions de leur établissement.

Le val de Fleury, sur le chemin de fer de Versailles ; la tranchée d'Ablon, sur le chemin de fer d'Orléans ; les tranchées de Gagny, de Champigneulles, près Nancy, sur la ligne de Strasbourg ; la tranchée du Steimberg, sur l'embranchement de Metz, etc., ne peuvent pas laisser de doute à cet égard.

A Ablon et à Champigneulles, force a été de changer l'emplacement de la plate-forme.

Au Steimberg, près Saint-Avold, la masse en mouvement sur une veine d'argile inclinée qui n'avait pas plus d'un centimètre d'épaisseur, était formée de blocs de terre et de rocher en grès des Vosges présentant un cube de plus de 100,000 mètres, qu'il a fallu enlever en totalité pour rétablir la plate-forme dans un état normal

Il dit qu'il est rare qu'on réussisse à arrêter les glissements sur des veines de glaise ayant une certaine inclinaison, au moyen de murs de soutènements ou de perrés sur les talus ; il cite plusieurs exemples à l'appui de cette assertion.

Le moyen qui paraît le plus efficace pour prévenir et arrêter les glissements, quand il n'y a pas de masses trop considérables en mouvement, consiste à dessécher le sol en arrière des talus ou des ouvrages d'art, soit au moyen des trous de sonde, soit au moyen de tranchées empierrées, en rapprochant assez les tranchées pour diviser les masses.

Le desséchement est l'opération la plus essentielle, car ce sont les filets d'eau sur les veines d'argile, ou l'humectation des terrains glaiseux, qui déterminent les glissements ou les éboulements, aussi bien dans les tranchées que dans les remblais.

Dans les vallées de la Marne et de l'Ourcq, comme dans d'autres vallées où il a été établi des canaux de dérivation à mi-coteaux, des glissements et des éboulements considérables ont eu lieu par suite d'infiltration des eaux de ces canaux dans des terrains qui étaient restés asséchés jusque là.

Des remblais formés avec des argiles se sont affaissés par l'effet d'eau d'inondation ou de surface qui est venue les délaver.

Ainsi, aux abords du pont de Chalifert sur la Marne, des remblais faits avec des terrains glaiseux provenant d'une tranchée voisine se sont affaissés lors des débordements des eaux de cette rivière ; l'affaissement était tel qu'on mesurait un abaissement de 15 millimètres dans la voie de fer à chaque passage de train. On a cherché à remédier à ces effets en employant des sapines placées sous les traverses, et formant ainsi une espèce de châssis ; ces sapines ont descendu avec le ballast qu'on ajoutait à chaque passage de train pour niveler la voie. L'affaissement du remblai n'a cessé que lorsque la glaise a été complétement rejetée en dehors.

Un effet à peu près semblable a eu lieu dans la vallée de la Vezouze, à l'est de Lunéville, par suite de l'introduction d'eau de surface dans les terrains de marne irisée qui composaient le remblai

On peut déduire de tout ce qui précède que le travail de consolidation des terrains glaiseux peut se résumer ainsi : dessécher et diviser les masses qui peuvent être mises en mouvement.

La Société a reçu :

1° De M. Stephane Mony, membre de la Société, la collection complète des *Annales des mines* depuis 1832 jusqu'à 1852 inclusivement.

2° De M. Petit de Coupray, membre de la Société, un exemplaire de son *Annuaire des chemins de fer* ;

3° De M. Ch. Bordon, un exemplaire d'un Mémoire sur les améliorations à introduire dans l'exploitation des chemins de fer;

4° De M. Jules Gaudry, membre de la Société, un exemplaire d'un Mémoire sur les moyens proposés pour prévenir les accidents des chemins de fer.

MM. Barré, Denise, Mesmer, Chollet et Marsillon ont été reçus membres de la Société.

HUSQUIN DE RHÉVILLE.

## Faits divers.

Le premier de chaque mois, le journal *la Presse* publie le relevé authentique de son tirage, afin de servir de contrôle au prix comparé des annonces. Or, du 30 janvier au 30 avril de cette année, le tirage de *la Presse* s'est élevé de 24,876 à 34,642 exemplaires ; c'est un accroissement de tirage de 10,000 exemplaires en trois mois ; cette rapide proportion ne paraît point devoir s'arrêter. Le chiffre au 31 mai sera curieux à connaître. Ainsi *la Presse* a repris en avril 1854 la première place qu'elle occupait en avril 1848.

## NOUVEAU GUIDE SUR LES BORDS DU DANUBE

### DE STRASBOURG A CONSTANTINOPLE.

1 VOL. IN-18. — BROCHÉ, 1 fr. 50. — RELIÉ, 2 fr.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer de M. Napoléon Chaix vient de faire paraître un nouveau *Guide sur les bords du Danube, de Strasbourg à Constantinople*, orné d'une carte et de seize jolies gravures. Sous la forme d'un simple itinéraire, cette publication renferme les plus justes appréciations sur les races et les institutions civiles et religieuses de cette partie orientale de l'Europe. Les grands événements qui se passent actuellement dans ces contrées donnent un intérêt de circonstance à cet ouvrage, qui nous semble le mériter par l'exactitude de ses narrations et sa fidélité à reproduire tout ce qui se rattache aux questions qui vont bientôt s'y décider par les armes. Sous une forme simple, facile et légère, le fond de ce petit livre est sérieux et instructif ; c'est bien plus un essai moral et historique qu'un manuel de voyageur.

## Correspondance.

M. B., à Epinal, — N° 1, mauvaise. — N° 2, non, très mauvaise. — N° 3, oui. — N° 4, probablement. — N° 5, valeur très-médiocre. — N° 6, Lyon. — N° 7, oui.

M. P. N., à Toulouse. — N° 1, oui d'environ 5 fr. — N° 2, non ce n'est pas probable.

M. B., à Joinville. — Oui.

M. Y., à Besançon. — N° 1, ce n'est pas sérieux. — N° 2, médiocre. — N° 3, il n'y rien à toucher avant le 1er juillet. — N° 4, non. — N° 5, à condition de payer une somme représentant 15 fr. par action et le remboursement à 500 fr. des 81 années. — N° 6, non. — N° 7, attendre. — N° 8, oui. — N° 9, oui. — N° 10, médiocre. — N° 11, non. — N° 12, non. — N° 13, c'est probable, mais néanmoins c'est une affaire médiocre. — N° 14, oui, mais peu de chance d'être adopté. — N° 15, non. — N° 16, non. — N° 17, médiocre ; n'y entrez pas. — N° 18, sans cours régulier. — N° 19, l'intérêt à 5 0/0, juillet et janvier ; le dividende en avril.

M. N., à Moirans. — N° 1, valeur abandonnée. — N° 2, sous peu de temps. — N° 3, mal administrée. — N° 4, oui, mais pas très prochainement.

MM. D., à Valenciennes. — N° 1, oui. — N° 2, oui, si les nouvelles ne sont pas mauvaises. — N° 3, oui.

M. C. de la P. B. — N° 1, comme placement, les valeurs ne sont pas chères ; comme spéculation, nous ne saurions nous prononcer après la hausse qui vient d'avoir lieu. — N° 2, Lyon, Méditerranée, Orléans, Nord, Strasbourg, Rouen. — N° 3, s'abstenir. — N° 4, affaire mal administrée.

M. L. et M., à Lyon. — N° 1, Lyon, Méditerranée, Nord, Strasbourg, Orléans. — N° 2, Crédit mobilier, Lyon, Méditerranée.

M. Ch. S., à Troyes. — N° 1, achetez. — N° 2, vendez. — N° 3, arbitrage mauvais. — N° 4, acceptez l'échange.

M. T., à Blaye. — N° 1, l'agent est fondé : votre ordre était conçu en termes qui le justifient. — N° 2, 400 fr. — N° 3, 500 fr. — N° 4, 350. — N° 5, 750. — N° 6, avenir médiocre.

M. X. X. X. — N° 1, il est sage de réaliser les bénéfices. — N° 2, 1,000 fr. — 500 fr. — 700 f. — 600 fr. — 850 fr. — 800 fr.

M. H. J., à Athis. — N° 1, oui, en payant l'intérêt à 5 0/0 à partir du 1er juillet. — N° 2, ce n'est pas certain. — N° 3, non. 30 fr. 30 c. seulement ; l'intérêt de 20 fr. sera payé le 1er novembre. — N° 4, oui.

## Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'avril 1854.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs..... | 190,850. | Recettes. | 150,479 90 |
| Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest..... | | | 80,534 00 |
| Total..... | | | 231,013 90 |

Avril 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs..... | 139,575 | Recettes.. | 166,733 26 |
| Différence en faveur de 1854... | | | 64,280 64 |

COMPARAISON :

| | |
|---|---|
| Les quatre mois de 1854 ont donné.... | 714,801 40 |
| La même période de 1853 a donné.... | 581,585 14 |
| Différence en faveur de 1854..... | 133,216 26 |

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 7 au 13 mai 1854.

| | |
|---|---|
| 84,318 voyageurs | 301,648 50 |
| Bagages, marchandises, etc | 400,771 18 |
| TOTAL | 702,419 68 |
| Semaine correspondante de 1853. | |
| 72,629 voyageurs | 295,111 55 |
| Bagages, marchandises, etc | 351,479 83 |
| PRODUIT total | 646,591 38 |

Recette totale du 1er janvier au 13 mai.

| | |
|---|---|
| 1854 | 13,006,464 09 |
| 1853 | 11,096,793 79 |
| DIFFÉRENCE | 1,909,670 30 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 7 au 13 mai 1854.

| | |
|---|---|
| 19,119 voyageurs | 93,280 25 |
| Bagages, marchandises, etc | 97,210 90 |
| TOTAL de la semaine | 190,491 15 |
| TOTAL de l'exercice courant | 3,780,816 40 |
| Semaine correspondante de 1853 | 202 740 40 |
| Exercice correspondant de 1853 | 3,420,093 70 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 7 au 13 mai 1854.

| | |
|---|---|
| 14,421 voyageurs | 34,666 10 |
| Bagages, marchandises, etc | 47,314 55 |
| TOTAL de la semaine | 81,980 65 |
| TOTAL de l'exercice courant | 950,312 80 |
| Semaine correspondante de 1853 | 89,386 00 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 824,405 50 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 7 au 13 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 34,824 voyageurs | 204,412 10 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand. | 171,559 00 |
| TOTAL de la semaine | 375,971 10 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 6,523,423 70 |
| TOTAL | 6,899,394 80 |
| Semaine correspondante de 1853 | 404,988 65 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 6,158,880 60 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 6,562,969 25 |

## Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

(Longueur exploitée, 141 kilom.)

Du 1er au 7 mai 1854.

| | |
|---|---|
| 14,637 voyageurs | 30,209 75 |
| Messageries, bagages, marchandises | 34,229 04 |
| TOTAL | 64,438 79 |
| Semaine correspondante de 1853 | 52,699 00 |
| Recette totale du 1er janv. au 7 mai | 1,099,040 23 |
| — 1853 | 907,538 58 |
| Différence en faveur de 1854 | 191,401 65 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,145 kilom.)

Du 30 avril au 6 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 318,634 12 |
| Bagages et marchandises | 496,223 01 |
| TOTAL de la semaine | 814,857 13 |
| Semaine correspondante de 1853 | 621,093 75 |
| Différence en faveur de 1854 | 193,763 38 |
| Recettes du 1er janvier au 6 mai | 13,439,013 81 |
| Recette correspondante de 1853 | 10,400,883 05 |
| Différence en faveur de 1854 | 3,038,130 76 |

Du 7 au 13 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 325,520 70 |
| Bagages, marchandises, etc | 494,668 54 |
| TOTAL | 820,189 24 |
| Semaine correspondante de 1853 | 646,641 95 |
| Différence en faveur de 1854 | 173 547 29 |
| Recettes du 1er janvier au 13 mai | 14,259,203 05 |
| Recette correspondante de 1853 | 11,047,325 00 |
| Différence en faveur de 1854 | 3,211,878 05 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 8 au 14 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 15,850 voyageurs (gr. vitesse | 58,958 20 |
| (Petite vitesse) | 37,462 73 |
| TOTAL | 96,421 93 |
| Rive droite. — 42,294 voyageurs | 37,586 30 |
| Rive gauche — 28,934 voyageurs | 22,036 25 |
| TOTAL | 156,044 48 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 81,930 79 |
| Rive droite | 34,490 45 |
| Rive gauche | 17,566 40 |
| TOTAL | 134,027 64 |

Recette totale du 1er janvier au 14 mai 1854 :

| | |
|---|---|
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 2,265,537 21 |
| *Idem.* — 1853 | 1,878,744 68 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 827 kilomètres.)

5e année. — 19e semaine.

Du 7 au 13 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 221,745 96 |
| Marchandises | 292,283 43 |
| TOTAL de la semaine | 514,029 39 |
| Recettes antérieures | 9,146,418 01 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 9,660,447 40 |
| 19e semaine de 1854 | 514,029 39 |
| Semaine correspondante de 1853 | 476,752 78 |
| Différence en faveur de 1854 | 37,276 61 |
| Exercice 1854 | 9,660,447 40 |
| Id. 1853 | 7,531,589 70 |
| Différence en faveur de 1854 | 2,128,857 70 |

## SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 7 au 13 mai 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 11,198 05 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 20,387 60 |
| TOTAL | 31,585 65 |
| Recettes antérieures | 583,823 44 |
| TOTAL | 615,409 09 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 30 avril au 6 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 82,821 84 |
| Bagages et marchandises | 118,577 70 |
| TOTAL de la semaine | 201,399 55 |
| Semaine correspondante de 1853 | 138,395 70 |
| Augmentation | 63,003 85 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 3,340,163 05 |
| Recette correspondante de 1853 | 2,587,264 92 |
| Augmentation | 752,898 13 |

## Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 30 avril au 6 mai inclusivement.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

| | |
|---|---|
| 20,523 voyageurs, grande vitesse | 41,075 66 |
| Petite vitesse | 120,037 44 |
| Services annexes | 6,053 72 |
| TOTAL | 167,166 82 |

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse | 36 850 67 |
| Petite vitesse | 102,021 88 |
| Services annexes | 6,478 67 |
| TOTAL | 145,350 00 |

Recette totale du 1er janvier au 6 mai :

| | |
|---|---|
| 1854 | 2,982,028 73 |
| 1853 | 2,345,277 28 |

## Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois d'avril.

| | 1854. | 1853. | 1852. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 31,313 45 | 27,963 05 | 27,249 40 |
| Bagages | 585 09 | 553 40 | 539 97 |
| Bétail | 1,132 15 | 909 75 | 1149 25 |
| Marchandises | 18,283 03 | 6,626 10 | 13,607 01 |
| | 51,314 72 | 46,052 42 | 42,545 63 |

Ce résultat présente une augmentation pour le mois d'avril 1854 de fr. 5,262 30 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 8,769 06 sur 1852.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

**DU NORD.** L'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Nord qui devait avoir lieu le 29 avril 1854, a été remise au mercredi 24 mai prochain; le nombre des actions déposées était insuffisant pour rendre les délibérations valables, les actionnaires étaient convoqués, non-seulement en assemblée ordinaire pour délibérer sur les comptes annuels de la Société, fixer le dividende à répartir; mais aussi en assemblée extraordinaire pour voter sur les crédits relatifs à la constitution en Société anonyme du syndicat du chemin de fer de Ceinture.

CHEMINS DE FER

**DE L'EST.** Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires qu'un appel de 150 fr. est fait sur les actions nouvelles créées par suite du décret de concession du 17 août 1853, et en exécution des statuts de la Compagnie de l'Est promulgués le 21 janvier 1854.

Les versements seront reçus à la caisse de la Compagnie, à la gare, rue de Strasbourg, du 5 au 15 mai courant, tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de dix heures à trois heures.

Il sera fait à chaque action imputation de 2 fr. pour intérêts de six mois échus.

Depuis ledit jour 5 mai, les actions provisoires nominatives, libérées de 250 fr. par le cumul du premier versement de 100 fr. avec les 150 fr. présentement appelés, sont échangées au fur et à mesure de cette libération contre des titres au porteur.

Dès le 15 mai, ces titres seront seuls admis à la négociation.

Cependant, du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr. qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Passé le 31 octobre, les actionnaires en retard seront soumis aux dispositions de l'art. 16 des statuts.

Le Conseil d'administration rappelle à MM. les actionnaires les conventions faites, avec l'approbation de l'assemblée générale, entre la Compagnie de l'Est et la Société générale de Crédit mobilier, dans le but de faciliter les premiers versements sur les actions nouvelles.

CHEMINS DE FER

**DE L'EST,** rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Compagnie de Bâle, qu'ils pourront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à partir du 1er juin 1854, pour effectuer l'échange de ces actions contre des obligations de la Compagnie de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations.

Au moment de l'échange, il sera payé :

1° A chaque action de Strasbourg-Bâle, 10 fr. 50 c., stipulés au traité, à titre de dividende, pour l'exercice 1853;

2° A chaque obligation donnée en échange, 12 fr. 50 c., montant du semestre d'intérêts échéant le même jour, 1er juin.

CHEMINS DE FER

**DE L'EST.** Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs des obligations suivantes de la Compagnie de Paris à Strasbourg et de la Compagnie de Montereau, sorties au tirage qui vient d'avoir lieu le 4 mai 1854, qu'elles seront remboursées au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, de onze heures à trois heures, savoir :

Pour les obligations de la Compagnie de Paris à Strasbourg, à partir du 1er juin 1854.

Pour celles de la Compagnie de Montereau, à partir du 1er juillet 1854.

*Numéros sortis des 60,000 obligations du chemin de fer de Paris à Strasbourg.*

Première Émission.

| | | |
|---|---|---|
| 1—36.544 | 20—20.712 | 39—17.418 |
| 2— 1.715 | 21—42.404 | 40—25.897 |
| 3—16.908 | 22—22.754 | 41—23.117 |
| 4—39.892 | 23— 395 | 42—10.589 |
| 5—50.367 | 24—33.608 | 43—33.878 |
| 6—24.391 | 25—16.968 | 44—50.474 |
| 7—48.381 | 26—16 996 | 45—40.379 |
| 8—28.248 | 27—2'.809 | 46— 5.102 |
| 9—20.685 | 28—21.085 | 47 27 884 |
| 10—44.173 | 29—46.770 | 48—36 355 |
| 11—17.500 | 30—49.335 | 49—27.026 |
| 12—25.588 | 31—43.127 | 50—30.977 |
| 13—53.770 | 32—16.762 | 51— 5.479 |
| 14—56.784 | 33—44.916 | 52—55 310 |
| 15—58.507 | 34—23.958 | 53—22.090 |
| 16—28.457 | 35—33.324 | 54—30.660 |
| 17—56.896 | 36—51.128 | 55—48.820 |
| 18—45.618 | 37—40.921 | 56— 6.057 |
| 19—44.915 | 38—46.712 | |

*Numéros sortis des 16,000 obligations du chemin de fer de Paris à Strasbourg.*

Deuxième Émission.

*Remboursement des actions de la Compagnie de Blesme à Gray.*

| | | |
|---|---|---|
| 1—61.939 | 6—63.050 | 11—60.816 |
| 2—63.228 | 7—66.846 | 12—69.070 |
| 3—67.808 | 8—68.544 | 13—71.718 |
| 4—74.962 | 9—73.594 | 14—70.545 |
| 5—68.388 | 10—68.769 | 15—66.867 |

*Numéros sortis des obligations du chemin de Montereau.*

Création de 1852.

| | | |
|---|---|---|
| 1.293 | 2.410 | 2.160 |
| 3.138 | 1.835 | 1.315 |
| 802 | 900 | |

CHEMIN DE FER

**DE L'EST.** Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt émis en 1852, par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, pour l'exécution de la ligne de Wissembourg, que le semestre d'intérêts, échéant le 30 juin prochain, sera payé à partir du 1er juillet, de 11 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

CHEMINS DE FER

**DE L'EST,** rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de Strasbourg et MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, que, le 4 mai, à 3 heures de l'après-midi, il a été procédé, en séance publique, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, au tirage de :

56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852;

15 obligations de la Compagnie de Strasbourg (rachat du chemin de Gray), émission de 1853,

Et 8 obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis aura lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juin prochain.

CHEMIN DE FER

**DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.** MM. les actionnaires sont prévenus que l'échange des actions provisoires nominatives contre les actions définitives au porteur aura lieu au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, de 10 heures à 3 heures, à partir du 22 mai courant.

Les actions qui ont effectué le versement de fr. 150, exigible depuis le 20 février dernier, seront seules admises à cet échange, conformément aux dispositions de l'art. 8 de ses statuts.

Le service des transferts d'actions provisoires sera en conséquence supprimé, à dater du 18 mai courant.

Pour le Conseil d'administration et par son ordre,

*Le Chef de l'Exploitation,*

G. DE LAPEYRIÈRE

CHEMIN DE FER

**DE PARIS A LYON.**

*Appel de 100 fr. par action.* — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 1er juillet prochain.

L'intérêt à raison de 5 0/0 par an sera dû, à partir du 1er juillet, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auront pas été faits dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêts compris), viendra en déduction de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

MM. les actionnaires auront la faculté de se libérer de ce versement, à partir du 1er mai prochain: et, dans ce cas, l'escompte leur sera bonifié au taux de 4 0/0 l'an, sur la somme de 68 fr. 75 c. versés par eux.

Les versements se font à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures.

*Le Secrétaire général,*

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

**GRAND CENTRAL DE FRANCE.** MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie des chemins de jonction du Rhône à la Loire, sont informés que le tirage au sort qui a eu lieu le 9 mai 1854, en séance publique du Conseil d'administration, a désigné comme devant être amorties :

Les 86 obligations de la 1re série, remboursables à 625 fr., numérotées de 25,800 à 25,885 inclusivement;

Les 108 obligations de la 2e série, remboursables à 500 fr., numérotées de 575 à 682 inclusivement.

Le remboursement de ces obligations aura lieu sur la présentation des titres, à la caisse de la société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à partir du 15 mai courant.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire général,*

A. COUPON.

CHEMIN DE FER

**GRAND CENTRAL DE FRANCE.** Le 30 mai courant, à trois heures, en séance publique du Conseil d'administration, au siége de la Compagnie, 16, place Vendôme, il sera procédé au tirage au sort de 104 obligations des emprunts réunis de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, en liquidation, à amortir le 1er juillet prochain.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire général,*

A. COUPON.

COMPAGNIE

**DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.** MM. les actionnaires sont prévenus que l'assemblée générale ordinaire, qui avait été convoquée pour le 27 avril dernier, n'ayant pu être régulièrement constituée par suite de l'insuffisance des dépôts d'actions, est, aux termes de l'art. 32 des statuts, renvoyée au mardi 30 mai courant.

La réunion aura lieu à trois heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Cette seconde assemblée sera valable, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de cette assemblée, c'est-à-dire avant le 16 de ce mois.

Ces dépôts seront reçus de 10 heures du matin à 2 heures :

A Paris, dans les bureaux de la Société générale de Crédit mobilier, 15, place Vendôme;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, 33, allées de Tourny.

Il sera remis à chaque dépositaire d'actions une carte d'admission.

Cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt de la Société générale de Crédit mobilier donneront droit également à la délivrance des

Digitized by Google

cartes d'admission, pourvu que remise en ait été faite, comme pour les actions, quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
G. POUJARD'HIEU.

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST

*Tableau des numéros des 144 obligations de la rive droite sortis au tirage public du 17 mai 1854.*

EMPRUNT DU 26 DÉCEMBRE 1839. (Anciennes).

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4002 | 4525 | 5096 | 5576 |
| 4013 | 4551 | 5104 | 5606 |
| 4015 | 4554 | 5111 | 5636 |
| 4031 | 4567 | 5114 | 5044 |
| 4048 | 4590 | 5110 | 5646 |
| 4055 | 4503 | 5164 | 5648 |
| 4005 | 4600 | 5168 | 5656 |
| 4121 | 4615 | 5177 | 5657 |
| 4127 | 4616 | 5101 | 5722 |
| 4130 | 4644 | 5218 | 5728 |
| 4155 | 4651 | 5224 | 5735 |
| 4191 | 4717 | 5220 | 5756 |
| 4192 | 4721 | 5246 | 5758 |
| 4197 | 4723 | 5249 | 5785 |
| 4265 | 4734 | 5252 | 5784 |
| 4207 | 4788 | 5260 | 5795 |
| 4274 | 4796 | 5261 | 5819 |
| 4283 | 4804 | 5209 | 5833 |
| 4284 | 4807 | 5271 | 5841 |
| 4299 | 4821 | 5274 | 5857 |
| | 4822 | 5307 | 5876 |
| | 4826 | 5316 | 6879 |
| | 4838 | 5318 | 5888 |
| | 4846 | 5325 | 5895 |
| | 4850 | 5388 | 5913 |
| | 4863 | 5405 | 5917 |
| | 4875 | 5418 | 5919 |
| | 4012 | 5421 | 5940 |
| | 4919 | 5437 | 5960 |
| | 4926 | 5456 | 5963 |
| | 4985 | 5477 | 5973 |
| | 5017 | 5482 | 5984 |
| | 5018 | 5486 | 5985 |
| | 5022 | 5509 | 5988 |
| | 5067 | 5543 | 5990 |
| | 5071 | 5566 | 5994 |

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, à raison de 1,600 fr. chacune.

*Tableau les numeros des 62 obligations de la rive droite sorties au tirage ublic du 17 mai 1852.*

EMPRUNT DE 1843. (Nouvelles.)

| | | | |
|---|---|---|---|
| 80 | 1824 | 3418 | 5507 |
| 122 | 1860 | 3516 | 5554 |
| 134 | 1934 | 3824 | 5571 |
| 206 | 2005 | 3883 | 5625 |
| 219 | 2017 | 4613 | 5653 |
| 583 | 2476 | 4064 | 5749 |
| 714 | 2542 | 4117 | 5779 |
| 717 | 2690 | 4330 | 5890 |
| 723 | 2703 | 4354 | 5005 |
| 884 | 2059 | 4363 | 6081 |
| 1006 | 3041 | 4562 | 6122 |
| 1283 | 3156 | 4946 | 6177 |
| 1578 | 3283 | 4990 | 6242 |
| 1610 | 3309 | 5128 | 6388 |
| 1639 | 3356 | 5204 | |
| 1756 | 3406 | 5299 | |

Ces obligations seront remboursées le 1er janvier 1855, en 1250 fr. chacune.

*Tableau des numéros des 288 obligations de la Compagnie de Versailles, rive droite, sorties au tirage public du 17 mai 1854.*

EMPRUNT DU 25 MARS 1839. (Anciennes).

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2 | 963 | 1984 | 2950 |
| 7 | 965 | 2011 | 2956 |
| 18 | 969 | 2024 | 2968 |
| 34 | 995 | 2057 | 2989 |
| 49 | 1013 | 2082 | 2993 |
| 75 | 1021 | 2083 | 2994 |
| 80 | 1067 | 2101 | 3015 |
| 99 | 1072 | 2136 | 3022 |
| 108 | 1077 | 2151 | 3046 |
| 138 | 1083 | 2152 | 3049 |
| 142 | 1085 | 2175 | 3054 |
| 158 | 1099 | 2180 | 3084 |
| 182 | 1121 | 2181 | 3098 |
| 190 | 1124 | 2183 | 3107 |
| 197 | 1143 | 2211 | 3109 |
| 204 | 1144 | 2224 | 3118 |
| 215 | 1161 | 2225 | 3122 |
| 218 | 1160 | 2261 | 3125 |
| 220 | 1185 | 2263 | 3138 |
| 240 | 1191 | 2280 | 3161 |
| 247 | 1221 | 2297 | 3168 |
| 248 | 1227 | 2363 | 3209 |
| 257 | 1252 | 2306 | 3232 |
| 294 | 1267 | 2319 | 3245 |
| 300 | 1272 | 2333 | 3262 |
| 313 | 1284 | 2363 | 3265 |
| 316 | 1316 | 2371 | 3300 |
| 338 | 1333 | 2376 | 3303 |
| 343 | 1357 | 2416 | 3320 |
| 347 | 1365 | 2419 | 3327 |
| 351 | 1346 | 2424 | 3364 |
| 382 | 1379 | 2428 | 3386 |
| 425 | 1403 | 2443 | 3385 |
| 445 | 1467 | 2458 | 3461 |
| 465 | 1413 | 2464 | 3403 |
| 471 | 1416 | 2468 | 3413 |
| 474 | 1479 | 2469 | 3418 |
| 503 | 1506 | 2473 | 3457 |
| 547 | 1517 | 2475 | 3359 |
| 552 | 1528 | 2476 | 3481 |
| 554 | 1533 | 2478 | 3480 |
| 587 | 1545 | 2486 | 3498 |
| 600 | 1551 | 2504 | 3506 |
| 604 | 1580 | 2515 | 3511 |
| 605 | 1612 | 2527 | 3519 |
| 627 | 1620 | 2528 | 3522 |
| 641 | 1031 | 2531 | 3546 |
| 648 | 1647 | 2532 | 3545 |
| 667 | 1672 | 2536 | 3551 |
| 683 | 1600 | 2541 | 3554 |
| 697 | 1731 | 2546 | 2596 |
| 765 | 1756 | 2600 | 3001 |
| 712 | 1773 | 2670 | 3616 |
| 757 | 1796 | 2600 | 3640 |
| 758 | 1811 | 2696 | 3658 |
| 766 | 1812 | 2702 | 3670 |
| 776 | 1833 | 2716 | 3676 |
| 773 | 1835 | 2726 | 3726 |
| 797 | 1851 | 2730 | 3728 |
| 802 | 1862 | 2735 | 3746 |
| 807 | 1877 | 2742 | 3749 |
| 811 | 1881 | 2784 | 3703 |
| 816 | 1888 | 2794 | 3819 |
| 826 | 1024 | 2817 | 3822 |
| 887 | 1935 | 2819 | 3856 |
| 893 | 1038 | 2824 | 3862 |
| 895 | 1939 | 2835 | 3864 |
| 931 | 1945 | 2866 | 3865 |
| 932 | 1955 | 2870 | 3878 |
| 933 | 1075 | 2806 | 3886 |
| 935 | 1082 | 2016 | 3920 |
| 944 | 1083 | 2039 | 3947 |

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, en 1000 fr. chacune.

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST

*Tableau des 81 obligations de la Compagnie de l'Ouest, sorties au tirage public du 17 mai 1854.*

EMPRUNT DU 7 MAI 1852.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 141 | 3027 | 6859 | 9135 |
| 213 | 3056 | 7028 | 9153 |
| 412 | 4001 | 7241 | 9295 |
| 536 | 4091 | 7367 | 9401 |
| 564 | 4118 | 7381 | 9403 |
| 725 | 4337 | 7517 | 9584 |
| 888 | 4538 | 7660 | 9733 |
| 1024 | 4666 | 7662 | 10011 |
| 1041 | 4841 | 7713 | 10023 |
| 1684 | 4939 | 7750 | 10245 |
| 1852 | 5221 | 7766 | 10550 |
| 1003 | 5306 | 7897 | 10516 |
| 2029 | 5563 | 7988 | 10553 |
| 2100 | 5601 | 8006 | 16793 |
| 2219 | 5623 | 8106 | 11084 |
| 2995 | 5046 | 8220 | 11531 |
| 3140 | 5735 | 8392 | 11660 |
| 3278 | 6204 | 8455 | 11877 |
| 3430 | 0311 | 8633 | |
| 3631 | 6446 | 8710 | |
| 3808 | 6536 | 8872 | |

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, à raison de 1250 fr. chacune.

*Tableau des 21 obligations de la Compagnie de l'Ouest, sorties au tirage public du 17 mai 1854.*

EMPRUNT DU 27 août 1852.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 11960 | 12384 | 12841 | 14351 |
| 12020 | 12379 | 12846 | 14795 |
| 12023 | 12718 | 12912 | 14986 |
| 12006 | 12733 | 14067 | |
| 12223 | 12864 | 14178 | |
| 12241 | 12829 | 14216 | |

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, à raison de 1250 fr. chacune.

*Tableau des 114 obligations de la Compagnie de l'Ouest, sorties au tirage public du 17 mai 1854.*

EMPRUNT DU 26 JUILLET 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 33 | 3935 | 9178 | 13740 |
| 90 | 3997 | 9378 | 13765 |
| 149 | 4208 | 9465 | 13778 |
| 422 | 4504 | 9484 | 13781 |
| 435 | 4728 | 9541 | 14040 |
| 463 | 4877 | 10017 | 14238 |
| 643 | 4966 | 10306 | 14253 |
| 684 | 4991 | 10019 | 14418 |
| 806 | 5115 | 10810 | 14475 |
| 817 | 5167 | 10811 | 14020 |
| 974 | 5340 | 16899 | 14773 |
| 1108 | 5624 | 10070 | 14887 |
| 1133 | 5093 | 10977 | 14067 |
| 1146 | 5829 | 11118 | 15065 |
| 1403 | 6224 | 11325 | 15008 |
| 1430 | 0845 | 11376 | 15047 |
| 1717 | 6956 | 11408 | 15082 |
| 1868 | 7010 | 11456 | 15231 |
| 2025 | 7329 | 11521 | 15768 |
| 2677 | 7425 | 11836 | 16071 |
| 2233 | 7563 | 11857 | 16465 |
| 2592 | 8039 | 12010 | 10496 |
| 2674 | 8093 | 12158 | 16580 |
| 3002 | 8116 | 12180 | 10820 |
| 3036 | 8222 | 12302 | 16966 |
| 3120 | 8523 | 12440 | 17022 |
| 3168 | 8563 | 13053 | 17212 |
| 3452 | 8821 | 13347 | |
| 3607 | 9074 | 13741 | |

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, en 1250 fr. chacune.

CHEMIN DE FER

## DE STRASBOURG A BALE.

Par suite de l'avis publié dans les journaux par la Compagnie des chemins de l'Est, concernant l'échange, à partir du 1er juin prochain, des titres d'actions de la Compagnie de Bâle, contre des titres d'obligations de la Compagnie de l'Est, MM. les actionnaires du chemin de fer de Strasbourg à Bâle qui ont fait des dépôts de titres dans la caisse de la Compagnie, sont invités à les retirer d'ici à la fin du mois de mai courant.

A cet effet, ils devront présenter, dans le délai ci-dessus fixé, le certificat de dépôt portant décharge et visé par un agent de change.

A défaut de retrait avant le 31 mai, il sera fait remise des dépôts à la Compagnie de l'Est.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1843 et de l'emprunt de 1852, pour la construction de Wissembourg, qui ont déposé leurs titres dans les caisses de la Compagnie de Bâle, sont invités à retirer leurs titres d'ici à la fin du présent mois.

A partir du 1er juin prochain, les dépôts non retirés seront remis à la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

*Le Secrétaire général,*
A. NOBLET.

COMPAGNIE DE L'OUEST

## DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires sont prévenus que, par décision du Conseil d'administration, il est fait appel du huitième dixième, soit 50 fr. par action, payables du 15 au 30 juin prochain, aux adresses suivantes :

A Lausanne, chez M. Félix Marcel, banquier;

A Genève, chez MM. Lombard-Odier et Cie, banquiers;

A Paris, chez MM. York et Cie, 110, rue Neuve-des-Mathurins;

A Londres, au bureau de la Compagnie, 18, Cannon street.

MM. les actionnaires qui n'auraient pas répondu à cet appel le 30 juin devront payer l'intérêt à raison de 5 0/0 par an, à partir du 15 juin.

Un rapport sur les progrès des travaux et sur la position présente de la Compagnie sera très-prochainement envoyé aux actionnaires.

Par ordre du Conseil d'administration,

*Le directeur de la Compagnie*
W. FRAISSE.

## TRAIN DE POISSY.

*De chaque jour à dater du 1er mai 1854.*

Un train sera ajouté au service ordinaire entre Paris et Poissy. Ce train aura lieu aux heures suivantes :

*Aller.* — Tous les jours de la semaine, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Paris, le soir 5 h. 25, — de Maisons, 5 h. 46, — de Conflans, 5 h. 56, — arrivée à Poissy, 6 h. 5. — Les dimanches et fêtes seulement : de Paris, le soir, 2 h., — de Maisons, 2 h. 36, — de Conflans, 2 h. 40, — arrivée à Poissy, 2 h. 56. — *Retour.* — Tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Poissy, le matin, 8 h. 30, — de Conflans, — de Maisons, 8 h. 52, — arrivée à Paris, 9 h. 15. — Les dimanches et fêtes seulement : Départ de Poissy, le soir, 0 h. 16. — de Conflans, 9 h. 21, — de Maisons, 9 h. 31, — arrivé à Paris, 10 *heures.*

Digitized by Google

COMPAGNIE

## DES MINES DE LA LOIRE.

Siége social à Paris, rue de la Victoire, 44.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle, précédemment ajournée, aura lieu le mardi 6 juin prochain, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

L'assemblée sera tout à la fois ordinaire et extraordinaire: *ordinaire* pour l'examen des comptes de l'exercice 1853, *extraordinaire* pour délibérer sur les projets de statuts et d'organisation nouvelle, en exécution des notifications du gouvernement.

Les propriétaires de 25 actions au moins ont seuls droit d'y assister, ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de 25 actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social, à Paris, rue de la Victoire, 44, avant le 3 juin, soit, et avant le 31 mai, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, 2.

---

CHEMIN DE FER

## VICTOR - EMMANUEL.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'une assemblée générale extraordinaire aura lieu le mardi 23 courant, à Paris, au siége de l'administration, 48 bis, rue Basse-du-Rempart, à trois heures de relevée, à l'effet de statuer sur d'importantes modifications au cahier des charges provisoirement conclues, à Turin, avec le ministère sarde.

Tout porteur de 20 actions est de droit membre de l'assemblée générale; nul ne peut être fondé de pouvoirs s'il ne jouit par lui-même d'un droit d'admission.

La remise des cartes aura lieu contre la présentation des titres, à partir du 12 jusqu'au 20 courant, à trois heures :

A Paris, 48 bis, rue Basse-du-Rempart.

A Chambéry, à la Banque de Savoie.

A Turin, chez MM. de Fernex, banquiers.

A Londres, 38, Tregmorton street, chez MM. sir John Easthope et C^e^.

On délivrera dans les mêmes lieux des modèles de pouvoirs.

Paris, le 10 mai 1854.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire*,
L. LE PROVOST.

---

COMPAGNIE ROYALE DU

## CHEMIN DE FER SUÉDOIS.

MM. les actionnaires français sont prévenus que le versement de 1 liv. st. (fr 25 par action, appelé le 24 janvier dernier, s'effectue chez MM. York et C^e^, 110, rue Neuve-des-Mathurins.

Les intérêts de retard sont dus à raison de 6 0/0 l'an, à partir de la susdite date.

Les intérêts sur les sommes déjà versées seront déduits à raison de 6 0/0.

Ceux des actionnaires qui n'auraient pas effectué le versement le 10 juin prochain seront déchus de leurs titres et des droits y attachés.

Par ordre du Conseil d'administration,

Y ORBET C^e^.

---

**Service maritime des Messageries impériales.**

## PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 10 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1^er^, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1^er^ de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11; Chalcis; le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Latta quié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne.—Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 20 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1^er^ et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

### ALGÉRIE.

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

BONA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

---

**Préfecture du département de la Seine.**

## VILLE DE PARIS.

*Quatrième tirage de l'amortissement de l'emprunt de 50 millions.*

Le quatrième tirage des obligations de l'emprunt de 50 millions de la ville de Paris a eu lieu le 1^er^ mai 1854, à onze heures du matin, en séance publique, à l'Hôtel-de-Ville, conformément au cahier des charges de l'adjudication dudit emprunt et aux annonces qui ont été faites dans le *Moniteur* ainsi que dans les différents journaux de Paris.

A ce tirage, il a été extrait de la roue 60 numéros ayant droit, suivant leur ordre de sortie, aux primes ci-après :

| ORDRE des sorties. | NUMÉROS sortis. | MONTANT des primes. |
|---|---|---|
| 1 | 41330 | 50000 |
| 2 | 24427 | 20000 |
| 3 | 15830 | 15000 |
| 4 | 43509 | 10000 |
| 5 | 48181 | 5000 |
| 6 | 20685 | 5000 |
| 7 | 42733 | 3000 |
| 8 | 39322 | 3000 |
| 9 | 21186 | 3000 |
| 10 | 22212 | 3000 |
| 11 | 14093 | 3000 |
| 12 | 47941 | 3000 |
| 13 | 18929 | 2000 |
| 14 | 11466 | 2000 |
| 15 | 32495 | 2000 |
| 16 | 870 | 2000 |
| 17 | 31450 | 2000 |
| 18 | 45753 | 2000 |
| 19 | 49446 | 2000 |
| 20 | 23113 | 2000 |
| 21 | 20196 | 1000 |
| 22 | 37308 | 1000 |
| 23 | 40180 | 1000 |
| 24 | 19460 | 1000 |
| 25 | 17648 | 1000 |
| 26 | 11882 | 1000 |
| 27 | 31884 | 1000 |
| 28 | 46791 | 1000 |
| 29 | 15306 | 1000 |
| 30 | 19424 | 1000 |
| 31 | 18727 | 1000 |
| 32 | 24632 | 1000 |
| 33 | 16075 | 1000 |
| 34 | 8626 | 1000 |
| 35 | 40617 | 500 |
| 36 | 10982 | 500 |
| 37 | 34503 | 500 |
| 38 | 215 | 500 |
| 39 | 12052 | 500 |
| 40 | 35938 | 500 |
| 41 | 46018 | 500 |
| 42 | 25406 | 500 |
| 43 | 18425 | 500 |
| 44 | 8240 | 500 |
| 45 | 250 | 500 |
| 46 | 45572 | 500 |
| 47 | 21213 | 500 |
| 48 | 44504 | 500 |
| 49 | 9598 | 500 |
| 50 | 39106 | 500 |
| 51 | 13472 | 500 |
| 52 | 5960 | 500 |
| 53 | 49019 | 500 |
| 54 | 49891 | 500 |
| 55 | 1645 | 500 |
| 56 | 42351 | 500 |
| 57 | 42801 | 500 |
| 58 | 30799 | 500 |
| 59 | 12284 | 500 |
| 60 | 18055 | 2500 |

Le remboursement en capital des obligations désignées au tableau ci-dessus ainsi que le paiement des primes attachées à chacune d'elles, aura lieu à présentation à la caisse municipale, à l'Hôtel-de-Ville, le 1^er^ juillet prochain, en même temps que s'opérera le paiement des arrérages sur le pied de 5 0/0.

Pour extrait conforme au procès-verbal du tirage, en date du 1^er^ mai 1854 :

*Le secrétaire général de la préfecture de la Seine*,
CH. MERAUD.

---

NOUVELLE MAISON

J. BIDAULT dirigée par MM.

## BRAUCOURT & PERIER

6, rue de la Jussienne.

Distribution d'imprimés à domicile, confection d'adresses pour Paris, les départements et l'étranger sur des listes que l'administration possède seule. Quatre départs réguliers : 5 et 10 heures du matin, 4 et 8 heures du soir. Service spécial par exprès à toute heure, pour lettre de décès, mariage, naissance, convocation d'élection, cartes de visite. Service quotidien pour les journaux, Paris et banlieue, tous les matins à 5 heures. Recouvrements de quittances, bordereaux, factures et autres valeurs.

---

## MŒURS ET COUTUMES DE L'ALGÉRIE

DANS LE TELL, LA KABYLIE ET LE SAHARA, par le général DAUMAS, directeur des affaires de l'Algérie. Un volume in-16, faisant partie de la *Bibliothèque des chemins de fer*. — Prix : 2 f. 50.

TABLE DES MATIÈRES :

*Le Tell* : Des races qui peuplent l'Algérie. — La Métidja. — De la Civilité puérile et honnête chez les Arabes. — La Chasse en Afrique. — L'Hospitalité. — Le Koheul. — L'Aumône. — Les Ablutions. — Le Ramadan. — Le Chambi à Paris. — Chant sur la prise d'Alger.

*La Kabylie* : La Kabylie. — La Société kabyle. — Les institutions kabyles. — Les Zouaouas.

*Le Sahara* : Le Sahara algérien. — Généralités du Désert. — Chevaux du Sahara. — Guerre contre les tribus du Désert. Une tribu de Marabouts. — Organisation d'une Caravane. — Les Chameaux coureurs. — Les Touaregs. — Eloge du Sahara, par Abd-el-Kader.

Librairie de L. Hachette et C^e^, rue Pierre-Sarazin, n° 14, à Paris, dans les gares les plus importantes des chemins de fer et chez les principaux libraires.

---

## LA RUSSIE CONTEMPORAINE.

par M. LEOUZON LE DUC, deuxième édition. 1 vol. in-16, faisant partie de la *Bibliothèque des chemins de fer*. Prix : 3 fr.

Cet ouvrage est tout d'actualité : Il renferme sur les institutions, les mœurs, la politique, les projets et les ressources de la Russie des renseignements qui mettront les lecteurs à même d'apprécier le but et le caractère de la lutte engagée par l'ambition russe.

Librairie de L. Hachette et C^e^, rue Pierre-Sarrazin, 14, à Paris, dans les gares les plus importantes des chemins de fer, et chez les principaux libraires.

---

En vente chez l'auteur, J. MERTENS, rue Rochechouart, 9, et chez les principaux libraires.

## L'AIDE DU COMPTEUR

contenant 2,000 *Echelles de Multiplication* et *de Division* (d'après les quelles la multiplication se réduit à l'addition, la division à la soustraction),—les *Racines carrées* et *cubiques* jusqu'à 2000; — un tableau donnant la Circonférence et la surface du Cercle jusqu'à 200 au Diamètre; — les principaux moyens d'obtenir la *superficie* ou le *volume* des objets, selon leurs différentes formes, *etc.* — Prix : 1 fr. 50.

*Franco* par la poste, 1 *fr.* 75 (Affranchir).

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les suites de la réduction du taux de l'escompte par la Banque de France se développent peu à peu. Cette mesure a rendu la confiance à la spéculation, et depuis huit jours la hausse a fait des progrès remarquables sur la rente et sur les actions du chemin de fer. M. le ministre des finances s'est empressé de suivre l'exemple de la Banque et il a diminué de nouveau de 1/2 0/0 le taux d'intérêt des bons du Trésor.

Les nouvelles politiques ont également contribué au retour de la confiance. La guerre, qui dans les premiers moments avait jeté une si vive émotion dans les affaires, est examinée avec plus de sang-froid. Les avis reçus de l'Autriche font de plus en plus espérer que cette puissance agira de concert avec la France et l'Angleterre. Ses relations avec la Russie sont devenues de plus en plus hostiles, et le cabinet de Vienne s'est vu dans la nécessité de couvrir ses frontières du côté de la Russie en établissant de ce côté un corps d'armée d'observation.

La hausse a été de 2 05 sur le 3 0/0; de 1 00 sur le 4 1/2 0/0; de 50 fr. sur les actions de la Banque de France; 85 fr. sur le Crédit mobilier; de 27 50 sur les actions du Nord; de 22 50 sur l'Est; de 17 50 sur les nouvelles de l'Est; de 52 50 sur Lyon; de 85 sur le St-Germain; de 30 sur Orléans; de 17 50 sur Rouen; de 27 50 sur le Havre; de 5 sur Bâle; de 35 sur le Grand-Central; de 25 sur le Midi; de 52 50 sur Lyon à Méditerranée; de 25 sur Genève; de 47 50 sur l'Ouest; de 20 sur Cherbourg; de 35 sur Dijon.

Le Grand-Central s'est rapproché rapidement du pair. Il est question pour cette ligne de négociations importantes, mais qui ne sont pas suffisamment avancées pour que nous puissions en entretenir nos lecteurs.

Les transactions ont été un peu moins actives sur les actions anciennes de l'Est depuis que le dividende a été détaché.

L'approche de l'assemblée et la fixation du dividende ont ramené les actions du Nord au dessus de 800 fr.

Voici les variations des principales valeurs depuis la bourse du 11 jusqu'à celle du 18 mai :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 66 60 à 68 75; elle est restée à 68 25; elle a varié à terme de 68 30 à 68 70, et elle est restée à 68 35.

La rente 4 1/2 0/0 a monté de 93 50 à 95 au comptant et de 92 90 à 94 50 à terme.

L'emprunt 3 0/0 a monté de 66 à 68, et les certificats, de 66 85 à 68 75; l'emprunt 4 1/2 0/0, de 93 à 95.

Les actions de la Banque ont monté de 2,770 à 2,820.

Le Crédit mobilier a monté au comptant de 540 à 642 50; il est resté à 625; il a fait 645 à terme, et il est resté à 632 50.

Le Nord a monté de 780 à 807 50 au comptant et à 810 à terme.

Les actions de l'Est ont monté au comptant de 727 50 à 750, et les nouvelles, de 566 25 à 590; elles sont restées à 585.

Les actions de Lyon ont monté de 862 50 à 922 50 au comptant; elles sont montées à 915; elles ont fait à terme 917 50, et elles ont fermé à 917 50.

Lyon à la Méditerranée a monté de 700 à 755.

L'Ouest a monté de 592 50 à 640; il est resté à 635 au comptant et à 637 50 à terme.

Saint-Germain a monté de 630 à 730; il est resté à 715.

Orléans a monté de 1,080 à 1,125; il est resté à 1,117 50 au comptant et à 1,120 à terme.

Rouen a monté de 902 50 à 922 50.

Le Havre a monté de 440 à 480; il est resté à 475.

Bâle a monté de 375 à 380.

Le Midi a monté de 540 à 575; il est resté à 565.

Le Grand-Central a monté de 447 50 à 497 50; il est resté à 485.

Genève a monté de 475 à 480; il est resté à 480.

Dijon a monté de 580 à 615.

Cherbourg a monté de 470 à 485.

*Samedi.* — La hausse a fait tout à coup des progrès rapides, et les cours ont été continuellement recherchés pendant toute la durée du parquet. Les chemins de fer ont été entraînés dans le mouvement. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 66 95 à 67 50, et à terme de 66 80 à 67 40; le 4 1/2 0/0, de 93 50 à 94 60 au comptant, et de 93 50 à 94 à terme; l'emprunt 3 0/0, de 66 50 à 66 60, et les certificats, de 67 25 à 67 50. La Banque a monté de 30 à 2,800; le Crédit mobilier, de 35 à 590; le Nord, de 12 50 à 797 50; l'Est, de 5 à 735; les nouvelles de l'Est, de 7 50 à 575; Lyon, de 23 75 à 890; Orléans, de 27 50 à 1,110; Rouen, de 15 à 920; le Havre, de 20 à 470; Bâle, de 2 50 à 377 50; Saint-Germain, de 20 à 650; le Midi, de 15 à 555; Dijon, de 5 à 590; le Grand-Central, de 25 à 487 50; Cherbourg, de 10 à 480; l'Ouest, de 15 à 610; Lyon à la Méditerranée, de 30 à 740.

*Lundi.* — Quelques réalisations ont été déterminées par la bourse de samedi et par les préparatifs de la liquidation des chemins. Toutes les valeurs ont un peu rétrogradé, mais les cours se sont relevés au moment de la clôture. La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 50 c. à 67, et à terme de 25 c. à 67 15; le 4 1/2 0/0, de 85 c. à 93 75 au comptant, et de 50 c. à 93 50 à terme. L'emprunt 3 0/0 s'est tenu à 66 50, et les certificats d'emprunts à 67 25. La Banque a monté de 10 à 2,810. Le Crédit mobilier a fléchi de 12 50 à 577 50; le Nord, de 12 50 à 785; l'Est, de 1 25 à 735 75. Les nouvelles de l'Est se sont soutenues à 575. Lyon a fléchi de 7 50 à 832 50; la Méditerranée, de 10 à 730; Orléans, de 10 à 1,100; Rouen, de 5 à 915; le Havre, de 7 50 à 462 50; Dijon, de 5 à 580; le Grand-Central, de 17 50 à 470. Saint Germain s'est tenu à 650; Bâle, à 377 50; l'Ouest, à 610; Cherbourg, à 480.

*Mardi.* — La réaction a continué sur la rente, et elle a été surtout provoquée par la liquidation de quinzaine des chemins de fer, qui donnait lieu à beaucoup de réalisations de bénéfices. Les cours ont pourtant repris faveur à la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 66 40 à 66 80, et à terme, de 66 20 à 66 80. Le 4 1/2 0/0, de 93 50 à 94 au comptant, et a fait 93 25 à terme. La Banque s'est tenue à 2,470. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 477 50. Les actions du Nord, de 5 à 780; l'Est, de 3 75 à 730; les nouvelles de l'Est, de 5 à 570; Lyon, de 7 50 à 875; la Méditerranée, de 5 à 725; l'Ouest, de 5 à 605; Orléans, de 10 à 1,090; Rouen, de 5 à 910; Rouen, de 7 50 à 455; Bâle, de 2 50 à 375. Saint-Germain a monté de 2 50 à 652 50. Cherbourg a fléchi de 5 à 475; le Midi, de 2 50 à 540; le Grand-Central, de 10 à 460; Genève, de 2 50 à 467 50.

*Mercredi.* — Les cours ont repris vigoureusement tant sur la rente que sur les chemins. Il y avait des demandes considérables pendant toute la durée du parquet. Le 3 0/0 a monté au comptant de 66 à 67 40, et de 70 à terme à 67 50; le 4 1/2 0/0, de 20 au comptant à 94 20, et de 65 à 93 90 à terme. L'emprunt 3 0/0 de 1854 a monté de 55 à 66 75. Les certificats ont repris à 67 50. La Banque de France s'est tenue de 2,820 à 2,810. Le Crédit mobilier a monté de 32 50 à 607 50; les actions du Nord, de 17 50 à 797 50; l'Est, de 15 à 745; les nouvelles de l'Est, de 12 50 à 582 50; Lyon, de 22 50 à 897 50; Lyon à la Méditerranée, de 15 à 740; Saint-Germain, de 32 50 à 685; Orléans, de 17 50 à 1,107 50; le Havre, de 5 à 460; Bâle, de 5 à 380; Genève, de 3 75 à 471 25; l'Ouest, de 10 à 615; Dijon, de 25 à 610; le Midi, de 20 à 560; le Grand Central, de 22 50 à 482 50.

*Jeudi.* — Le début de la bourse était excessivement animé et en très-forte hausse, mais les prix élevés ont amené des réalisations de bénéfices, et l'on a un peu rétrogradé pour la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 68 75 à 68 50, et à terme de 68 70 à 68 35. Le 4 1/2, au comptant a monté à 95; il a varié à terme de 94 75 à 95. Les actions de la Banque ont monté de 10 à 2,820. Le Crédit mobilier a varié de 642 50 à 625; le Nord, de 810 à 807 50; l'Est, de 755 à 750; les nouvelles de l'Est, de 590 à 580; Lyon, de 922 50 à 915; la Méditerranée, de 750 à 748 75; le Midi, de 575 à 565; Saint-Germain, de 730 à 715; le Grand-Central, de 492 50 à 485; Genève, de 477 50 à 480; l'Ouest, de 630 à 640; Cherbourg, de 480 à 485; Orléans, de 1,125 à 1,117 50; Rouen, de 925 à 922 50; le Havre, de 480 à 475; Bâle, de 377 50 à 380.

*Vendredi.* — Quoique les consolidés anglais soient arrivés avec 3/8 de hausse à 89 89 1/2, le début de notre bourse a été très-faible. Il y avait d'énormes réalisations de bénéfices; mais les cours ont repris faveur vers 2 heures, et les cours étaient demandés à la fin du parquet. Le 3 0/0 a varié au comptant de 68 à 68 20, et à terme de 67 60 à 68 80. Le 4 1/2 0/0 a fait 94 75 au comptant et à terme. La Banque était à 2,820; le Crédit mobilier, de 645 à 625; les actions du Nord, de 797 50 à 807 50; l'Est, de 740 à 750; les nouvelles de l'Est, de 580 à 585; Orléans, de 1,102 50 à 1,107 50; Rouen, de 915 à 918 25; le Havre, de 465 à 470; Lyon, de 900 à 910; la Méditerranée, de 740 à 750; Saint-Germain, de 697 50 à 710; le Midi, de 570 à 562 50; l'Ouest, de 620 à 625; le Grand-Central, de 480 à 485. Dijon était à 600.

J. Mirès

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 13 au 19 mai 1854.

| Longueur expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions. | Valeur d'émiss. | Somme payée. | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853. | Époques de jouissance | Noms des lignes | Samedi 13 Compt. | Samedi 13 Terme | Lundi 15 Compt. | Lundi 15 Terme | Mardi 16 Compt. | Mardi 16 Terme | Mercredi 17 Compt. | Mercredi 17 Terme | Jeudi 18 Compt. | Jeudi 18 Terme | Vendredi 19 Compt. | Vendredi 19 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 28 | 400.000 | 400 | tout | 11 fr. 50. | janv. juillet | **Nord** | 797 50 | 797 50 | 785 -- | 785 -- | 790 -- | 793 75 | 785 -- | 792 50 | 807 50 | 810 -- | 817 50 | 805 -- |
| tout | 138 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 60 fr. | août février | **Paris à Rouen** | 9.0 -- | 920 -- | 915 -- | 910 -- | 910 -- | 907 5 | 910 -- | 910 -- | 922 50 | 922 50 | 9.0 25 | 907 50 |
| 91 | 95 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 30 fr. | avril octobr. | **Rouen au Havre** | 470 -- | 472 50 | 462 50 | 462 5 | 455 -- | • -- | 460 -- | • -- | 475 -- | 472 50 | 470 -- | • -- |
| • | 51 | 95 | 36.000 | 500 | 400 | 11 fr. | avril. | **Dieppe et Fécamp** | 272 50 | • -- | 2.2 50 | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | 275 -- | • -- | • -- | • -- |
| • | 347 | 99 | 00.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | janv. juillet | **Caen et Cherbourg** | 490 -- | • -- | 490 -- | 475 -- | 475 -- | • -- | 480 -- | • -- | 495 -- | 495 -- | 495 -- | • -- |
| tout. | 23 | 99 | 54.000 | 2 0 | tout | 32 fr. 50. | octobr. avril | **Saint-Germain** | 650 -- | 650 -- | 650 -- | 660 -- | 652 50 | 656 75 | 695 -- | 667 50 | 715 -- | 715 -- | 710 -- | 712 50 |
| tout | 17 | 99 | 20 000 | 500 | tout | 15 fr. | janv. juillet | **Versailles** (r. g.) | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | 300 -- | • -- |
| 174 | 530 | 99 | 70 000 | 500 | 250 | 21 fr. | chaq. année | **Ouest** | 610 -- | • -- | 610 -- | 610 -- | 6.5 -- | • -- | 615 -- | 630 -- | 635 -- | 637 50 | 625 -- | 625 -- |
| • | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | • | **Paris à Sceaux** | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- |
| 1116 | 1170 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 62 fr. 50. | octobre. | **Orléans** | 1110 -- | 1110 -- | 1100 -- | 1100 -- | 1090 -- | 1092 50 | 1107 50 | 1110 -- | 1117 50 | 1120 -- | 1115 50 | 1107 50 |
| 627 | 721 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 51 fr. 30. | mai novemb | **Paris à Strasbourg** | 735 -- | 740 -- | 738 75 | 735 -- | 730 -- | 727 50 | 735 -- | 740 -- | 730 -- | 730 -- | 740 -- | 735 -- |
| • | • | • | 250.000 | 500 | 100 | 4 0/0. | • | **Id. nouvelles.** | 575 -- | 575 -- | 575 -- | 575 -- | 570 -- | 572 50 | 562 50 | 565 -- | 565 -- | 565 -- | 565 -- | 565 -- |
| 44 | 200 | 99 | 84 000 | 350 | tout | 14 fr. | avril. | **Strasbourg à Bâle** | 377 50 | • -- | 377 50 | • -- | 375 -- | • -- | 380 -- | • -- | 380 -- | • -- | 380 -- | • -- |
| 303 | 512 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 37 f. 50 | janv. juillet | **Paris à Lyon** | 890 -- | 886 25 | 891 50 | 895 -- | 875 -- | 885 -- | 897 50 | 900 -- | 915 -- | 917 50 | 910 -- | 905 -- |
| • | • | 99 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | | **Provins aux Ormes.** | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- |
| • | 127 | 99 | 31.200 | 500 | 350 | 5 0/0 (1). | janv. juillet | **Dijon à Besançon** | 595 -- | • -- | 585 -- | 587 50 | 585 -- | 585 -- | 610 -- | 610 -- | 615 -- | 615 -- | 603 -- | 6 0 -- |
| • | 287 | 99 | 60 000 | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | • | **Lyon à Genève** | 490 -- | 490 -- | 470 -- | • -- | 467 50 | • -- | 471 25 | 470 -- | 470 -- | 475 -- | 467 50 | 470 -- |
| 291 | 612 | 99 | 90.000 | 500 | 200 | 56 fr. | avril octobre | **Lyon à la Méditerr.** | 740 -- | 747 50 | 7.0 -- | 732 50 | 725 -- | 735 -- | 741 -- | 742 50 | 755 -- | 7 5 -- | 750 -- | 757 50 |
| • | 850 | 99 | 144 000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | • | **Chemins du Midi** | 555 -- | 560 -- | 542 50 | 535 -- | 540 -- | 543 75 | 560 -- | 560 -- | 565 -- | 565 -- | 563 50 | 565 -- |
| • | 32 | 99 | 10 000 | 500 | tout | néant. | • | **Bordeaux à la Teste** | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- |
| • | 615 | 99 | 100 000 | 500 | 200 | 4 0/0. | avril octobr | **Grand Central** | 487 50 | 492 50 | 470 -- | 470 -- | 480 -- | 475 -- | 492 50 | 493 75 | 485 -- | 485 -- | 492 50 | 492 50 |
| • | 40 | 90 | 12.500 | 1 000 | tout | 25 fr. 70 par an | février août | **Naples à Castellam.** | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- |
| • | 50 | 90 | 9.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an | mars. | **Anvers à Gand** | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- |

(1) Pendant la durée des travaux

| | Samedi 13 Compt. | Samedi 13 Terme | Lundi 15 Compt. | Lundi 15 Terme | Mardi 16 Compt. | Mardi 16 Terme | Mercredi 17 Compt. | Mercredi 17 Terme | Jeudi 18 Compt. | Jeudi 18 Terme | Vendredi 19 Compt. | Vendredi 19 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rente 3 0/0** | 67 50 | 67 40 | 67 -- | 67 15 | 66 90 | 66 80 | 67 40 | 67 50 | 68 25 | 68 35 | 68 30 | 68 10 |
| **Rente 4 1/2 0/0** | 94 00 | 94 -- | 93 75 | 93 45 | 94 -- | • -- | 94 20 | • -- | 95 -- | 94 50 | 94 75 | • -- |
| **Banque de France** | 2800 -- | • | 2810 -- | • | 2810 -- | • | 2810 -- | • | 2820 -- | • | 2821 -- | • -- |
| **Crédit mobilier** | 560 -- | 565 -- | 577 50 | 585 -- | 575 -- | 5.0 -- | 607 50 | 612 50 | 625 -- | 632 50 | 625 -- | 672 50 |
| **Comptoir national** | 525 -- | • -- | 525 -- | • -- | 530 -- | • | 520 -- | • -- | 525 -- | • -- | 527 50 | • -- |
| **Banque foncière** | 470 -- | • -- | 470 -- | 470 -- | 470 -- | • -- | 475 -- | • -- | • -- | • -- | 480 -- | • -- |
| Dº **Obligations** Cert. | 940 -- | • -- | 935 -- | • -- | 940 -- | • -- | 950 -- | • -- | 945 -- | • -- | 945 -- | • -- |
| Dº **Obligations** de 500 fr. | 445 -- | • -- | 430 -- | • -- | 425 -- | • -- | 440 -- | • -- | 440 -- | • -- | 440 -- | • -- |
| Dº **1/10 d'Obligations** | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | 102 50 | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 13 au 19 mai 1854.

| Date de l'emprunt | Nombre d'obligat. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émis. | Somme payée à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts annuels. | Époques des tirages. | Dates des paiements. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851. | 150 000 | 73 ans | 315 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| Dº. | 61.600 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60 000 | 99 — | 535 | 375 | 625 | 5 0/0 | • | Dº |
| 1852. | 182.333 | 99 — | • | tout. | 500 | 3 0/0 | • | janvier juillet. |
| Dº. | 3.300 | 99 — | 1105 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | assemb. gén. | Dº |
| Dº | 50 300 | 99 — | 500 | tout. | 650 | 5 0/0 | Dº | décembre juin. |
| 1848. | 10 870 | 41 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| Dº. | 6.901 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | • | Dº |
| 1852. | 13.028 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | • | Dº |
| 1853. | 17.100 | -- -- | 1.050 | 750 | 1.250 | 5 0/0 | • | Dº |
| 1844 | 7.250 | 30 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | • | Dº |
| 1850. | 8.108 | 75 — | 1.175 | tout. | 1.250 | 25 | • | Dº |
| 1842. | 8.8?8 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | Dº |
| 1848. | 3.341 | 60 — | • | tout. | 1.250 | 0 0/0 | Dº | Dº |
| 1852. | 150.000 | 99 — | 340 | tout. | 500 | 3 0/0 | • | Dº |
| 1854. | 130 000 | -- -- | 275 | 75 | 500 | 3 0/0 | • | Dº |
| 1845 | 3.?67 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | Dº | Dº |
| 1847. | 4.9?8 | 68 — | 1.?00 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | • | juin décembre |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1.?00 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | mars septembre. |
| 1849. | 5.003 | 67 — | ?00 | tout. | 1.250 | 6 0/0 | Dº | janvier juillet. |
| 1843. | 2 775 | 47 — | 1 100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | • | 625 | 5 0/0 | Dº | janvier juillet |
| 1846. | 1 000 | -- -- | 500 | tout. | 625 | 25 -- | Dº | avril octobre |

| Noms des compagnies. | 13 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nord-Boulogne** | 310 -- | 300 -- | 307 50 | 310 -- | 310 -- | 307 50 |
| **Paris à Lyon** | 100 -- | 1001 -- | 9.2 50 | 1000 -- | 1000 -- | 1000 -- |
| **Lyon à la Méditerranée 3 0/0** | • -- | 490 • | • -- | 495 -- | 490 -- | 490 -- |
| Dº **Nouvelles 3 0/0** | 300 -- | 302 50 | 300 -- | 3.2 50 | 303 -- | • -- |
| **Montereau à Troyes** | • -- | • -- | • -- | • | • | • |
| **Paris à Strasbourg** | 500 -- | 500 • | 500 -- | 500 -- | 500 -- | • -- |
| **Saint-Germain** (nouvelles) | • -- | • | • | • | • -- | • |
| **Versailles** r. d. | • -- | • -- | • | • -- | • -- | • |
| **Ouest** | • | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- |
| Dº (nouvelles) | 950 -- | 950 -- | 960 -- | 960 -- | 970 -- | 970 -- |
| **Saint-Etienne à Lyon** | • | • | • | • | • | • |
| Dº (2e émission) | • | • | • | • | • | • |
| **Paris à Orléans** | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- |
| Dº (Nouvelles 1848) | • -- | • -- | • -- | • -- | 1000 -- | 1000 -- |
| Dº (Nouvelles 1852) | 300 -- | 300 -- | 300 -- | 302 50 | 303 -- | 303 -- |
| Dº (Nouvelles 1854) | 302 50 | 302 50 | 302 50 | 305 -- | 307 50 | 307 50 |
| **Paris à Rouen** | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | 990 -- |
| Dº (nouvelles) | 975 -- | • -- | • -- | 975 -- | 975 -- | • -- |
| **Rouen au Havre** | 925 -- | • -- | • -- | 925 -- | 930 -- | • -- |
| Dº (nouvelles) | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- |
| **Strasbourg à Bâle** | • | • | • | • | • | • |
| Dº (nouvelles) | 480 -- | • -- | • -- | • -- | 480 -- | 490 -- |
| **Dijon à Besançon** | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- | • -- |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 12 au 18 mai 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes. | 12 | 13 | 15 | 16 | 17 | 18 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nord** | 780 -- à 787 50 | 775 -- à 787 50 | 791 -- à 797 50 | 777 50 à 785 -- | 787 50 à 800 -- | • 75 à 818 75 |
| **Paris à Strasbourg** | 7.0 -- à 7.2 50 | 757 50 à 765 -- | 765 -- à 7.2 50 | 7.2 50 à 740 -- | 740 -- à 747 50 | • 75 à 752 50 |
| **Orléans** | 1050 -- à 1100 -- | 1050 -- à 1100 -- | 1075 -- à 1125 -- | 1075 -- à 1125 -- | 1075 -- à 1125 -- | 1075 -- à 1125 -- |
| **Paris à Rouen** | 8.5 -- à .2. -- | 875 -- à 935 -- | 900 -- à 950 -- | 875 -- à 925 -- | 875 -- à 925 -- | 875 -- à 925 -- |
| **Rouen au Havre** | 425 -- à 470 -- | 425 -- à 4.0 -- | 4.0 -- à 475 -- | 450 -- à 475 -- | 450 -- à 475 -- | 425 -- à 450 -- |
| **Lyon** | 861 -- à 903 75 | 865 -- à 873 75 | 867 50 à 871 75 | 875 -- à 881 25 | 865 -- à 900 -- | • 75 à 918 75 |
| **Ouest** | • | • | • | • | • | • |

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

| Dénomination | Pair | D. cours | Dénomination | Pair | D. cours | Dénomination | Pair | D. cours | Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| [illegible] Bernel, Delhomas et Cie | 500 | 400 | Echauzeaux . . . Papeterie. | 1000 | 1000 | Gaz de Wazemmes | 500 | 483 | Sécurité . . . Maritime. | 5000 | 0 0/0 b. |
| — | • | • | Essonne . . . Papeterie | 1000 | • | — d'Arles, 1re série | 100 | • | Sauvegarde . . . Maritime. | 5000 | 6 0/0 b. |
| [illegible] de la ville de Paris (1849) | 1000 | 1020 -- | Bastennes . . . Asphalte. | 1000 | 400 | — Dº 2e série | 100 | 45 | Océan . . . Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Dº Dº (1852) | 1000 | 100. -- | Monceaux-sur-Sambre . . . Forges. | 1000 | 1525 | — de Boulogne (Paris) | 1000 | • | Nationale . . . Incendie. | 5000 | 135 0/0 b. |
| Compagnie générale des Eaux | 250 | • | Aveyron Decazeville . . . Forges. | 3000 | 4000 | — de Versailles | 500 | 575 | Générale . . . Incendie. | 5000 | 15.500 |
| [illegible] . . . Canal. | 1000 | 775 | Maubeuge (Nord) . . . Forges. | 500 | 500 | — de Cherbourg | 500 | 70 | Union . . . Incendie. | 5000 | 57 0/0 b. |
| [illegible] française commanditée | 500 | 1500 | Alais . . . Forges. | 3000 | 1750 | Messageries impériales | 1000 | 1000 | France . . . Incendie. | 5000 | 35 0/0 b. |
| [illegible] . . . Cuivre. | 100 | -- -- | Châtillon et Commentry . . . Forges. | 1000 | 1190 | Messag. imp. serv. maritime | 5000 | 9.0 | Phénix . . . Incendie. | 1000 | 5000 |
| [illegible] . . . Zinc. | 201 | 400 | Providence . . . Forges. | 1000 | 1000 -- | — Caillard | 1000 | 600 | Providence . . . Incendie. | 1000 | 16 0/0 b. |
| [illegible]-Montagne . . . Zinc. | 1000 | 1000 | Herserange (n. liber.) . . . Forges. | 500 | 210 -- | Gondoles parisiennes | 81 | 101 | Urbaine . . . Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| [illegible] . . . Zinc | 250 | • | Le Phénix | 750 | 800 | Omnibus Entreprise générale | 1000 | 1500 | Confiance . . . Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| [illegible] . . . Zinc. | 751 | 1000 -- | De la Voulte et de l'Ardèche | 1000 | 1100 | Omnibus rive gauche | 250 | • | Éventualités d'Avignon | 31 50 | • |
| [illegible] | 750 | 651 | Valentin-Coq . . . Usine. | 500 | 911 | Favorites . . . Omnibus. | 500 | 18.0 | — de Cette | 19 | • |
| [illegible] Algérie . . . Cuivre | 100 | .0 -- | Société Cail et Cie . . . Usine. | 500 | 640 | Hirondelles . . . Omnibus. | 1000 | • | — de Fampoux | 25 | • |
| [illegible] | 250 | 210 | Cavé . . . Usine. | 500 | 915 | Orléanaises . . . Omnibus. | 1000 | 720 | Glaces d'Oignies . . . Belgique. | 1000 | 1145 |
| [illegible] . . . Charbon | 500 | 500 | Tuyaux de Chameroy . . . Usine. | 500 | • | Tricycles . . . Omnibus. | 500 | 500 | — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 575 |
| [illegible] . . . Charbon. | 1/3 21 | 510 | Télégraphe sous-marin | 25 | 22 50 | Compagnie générale . . . Pet. voit. | 500 | 165 | — de Montluçon | 500 | 494 50 |
| Charbonnages belges | 500 | 320 | Gaz anglais Paris | 2500 | 4000 | Deltrées . . . Pet. voit. | 500 | 500 | Docks | 250 | 197 |
| [illegible]-Loup Sud . . . Charbon | 1000 | 219 | — français Paris | 500 | 8.0 | Lutéciennes . . . Pet. voit. | 500 | 500 | Journaux réunis | 500 | 540 |
| Mines de la Loire . . . Charbon | 1/7231 | 450 | — parisien (Paris) | 1000 | 1275 | Sylphides . . . Pet. voit. | 500 | 510 | Maberly (Amiens) | 500 | 725 |
| [illegible]re-du-Flenu . . . Charbon. | 1000 | 150 | — de Belleville libéré | 500 | 1100 | Générale . . . Ass. maritime. | 12500 | 32 0/0 b. | [illegible] (Fréjent) | 500 | 520 |
| [illegible] Loire . . . Charbon. | 500 | 251 | — du Nord (Batignolles) | 500 | 645 | Lloyd français . . . Maritime. | 5000 | 9 0/0 b. | Gamaches | 500 | • |
| [illegible] . . . Charbon. | 5000 | • | — de l'Ouest Passy | 500 | 765 | Union des Ports . . . Maritime. | 5000 | 6 0/0 b. | Palais de Cristal | 100 | 107 50 |
| [illegible]ncourt . . . Charbon. | 1/1 500 | 800 | — de l'Est Vincennes | 500 | • | Mélusine . . . Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. | Bacher | 500 | 340 |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

Digitized by Google

N. 716. 13e ANNÉE. — N° 21. SAMEDI, 27 MAI 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

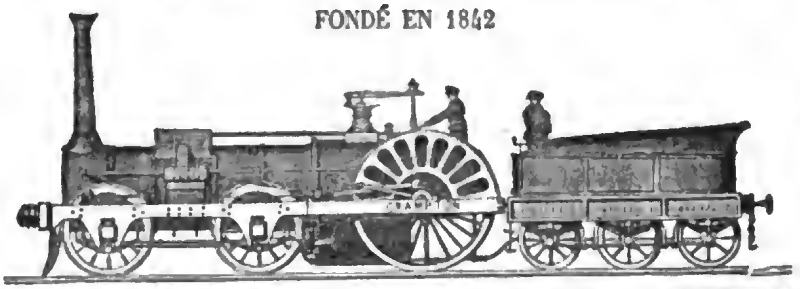
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
**85, *Rue Richelieu***

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements.... | 13 » | 24 » |
| Etranger..... | 16 » | 30 » |

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Dulizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### Avis à nos Abonnés de Paris

MM. les abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément de 1 franc dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

### *SOMMAIRE.*

Situation, 385. — Chemin de fer du Nord. Assemblée générale ordinaire et extraordinaire, 386. — Chemin de Paris à Lyon. Voyage d'essai. — Organisation du service pour l'ouverture, 387. — Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, 388. — Chemin de fer Grand-Central, 388. — Chemin de fer sarde Victor-Emmanuel, 388. — Les chemins de fer et l'agriculture, 389. — Les chemins de fer et le prix des grains, 389. — Les maîtres de forges et les chemins de fer, 390. — Chemin de Saint-Germain. Circulation et recettes sur le chemin d'Auteuil, 390. — Recettes de la semaine, 390. — Avis aux actionnaires, 390. — Chemin du Nord. Rapport présenté au nom du Conseil d'administration, 391. —Chemin de fer Victor-Emmanuel. Rapport présenté par le Conseil d'administration, 397. — Société des ingénieurs-civils, 398. — Essieux des voitures de chemins de fer, 399. — Chemins piémontais, 400. — Exploitation des chemins de fer, 401. — Forges, 401. — Faits divers, 402. — Correspondance, 402. — Recettes, 403. — Annonces, 404, 405. — Chronique de la Bourse, 406. — Bourse, 407.

### Situation.

L'opinion publique se rassure de plus en plus. Elle ne compte pas sur une solution immédiate et définitive de l'affaire d'Orient, mais elle se repose sur la prudence et la fermeté des gouvernements du soin de diminuer autant que possible les sacrifices et la durée de la guerre, en la circonscrivant dans les régions lointaines où elle se poursuit, et l'éloignant du théâtre où s'exerce plus spécialement l'activité productive des peuples.

Sous l'influence de cette disposition de l'esprit public, les cours s'améliorent. Ils sont encore loin cependant de ceux de l'époque correspondante de 1853, ainsi qu'on peut le voir en rapprochant les chiffres.

| Lignes. | Cours du 24 mai 1853. | Cours du 24 mai 1854. | Différence en moins. |
|---|---|---|---|
| Mobilier, | 930 | 625 | 305 |
| Nord, | 927 50 | 813 75 | 113 75 |
| Rouen, | 1,150 » | 905 » | 245 » |
| Havre, | 542 50 | 460 » | 82 50 |
| Cherbourg, | 645 » | 480 » | 65 » |
| Saint-Germain (1), | 945 » | 712 50 | 232 50 |
| Ouest, | 785 » | 630 » | 155 » |
| Orléans, | 1,122 50 | 1,110 » | 12 50 |
| Est (2), | 880 » | 745 » | 135 » |
| Lyon, | 972 50 | 907 50 | 65 » |
| Méditerranée, | 812 50 | 775 » | 37 50 |
| Midi, | 677 50 | 560 » | 117 50 |

Les cours actuels, malgré la reprise, sont donc bien loin d'être exagérés. Même en retranchant ceux des actions de la fusion normande, Saint-Germain, Rouen, Ouest, etc., qui présentent les baisses les plus fortes, ils peuvent être à peine considérés comme revenus à un taux servant de point de départ à une amélioration proportionnelle à l'élévation des recettes.

Cette amélioration ne doit pas être subite pour être durable, mais successive et graduelle. La recherche de placements avantageux et sûrs doit la produire, et non la spéculation. Pour être raisonnable, elle doit se faire sentir plus vite et avec plus de force sur les valeurs dont les cours présentent encore le plus grand écart, soit avec les prix de l'année dernière, soit avec les revenus déclarés et ceux probables d'après l'accroissement des recettes.

Rien de particulier ne s'est produit cette semaine et n'est venu modifier la situation générale du crédit ni la situation particulière des chemins de fer.

L'inauguration de la section de Nogent-le-Rotrou au Mans, appartenant à la ligne de l'Ouest, a été annoncée officiellement pour le 28 mai; nous en rendrons compte la semaine prochaine,

L'ouverture pour l'exploitation de Chalon à Lyon et celle de Valence à Avignon paraissent devoir être retardées jusqu'à la première quinzaine de juin.

L'assemblée générale du chemin du Nord a eu lieu le 24 mai : elle a entendu un excellent rapport de M. Delebecque au nom du Conseil, et a fixé le dividende de 1853 à 30 fr. par action, en sus de l'intérêt de 16 fr.

La veille, avait eu lieu l'assemblée générale des actionnaires du chemin sarde, Victor-Emmanuel. Communication a été donnée aux actionnaires, dans cette réunion, d'un traité consenti par le gouvernement piémontais en faveur de la Compagnie, traité qui restreint les engagements de la Société de 50 millions à 15, et lui laisse le droit de réclamer le remboursement intégral de ces 15 millions en rente 5 0/0 au pair, si, après six mois d'exploitation du tronçon à construire, il ne lui convient pas de garder l'entreprise.

AD. BLAISE (des Vosges).

*Vendredi.*

*P. S.* — Bien que sans journaux, de graves et heureuses nouvelles ont circulé aujourd'hui dans le public et déterminé une nouvelle amélioration des cours. On assure que les

(1) Le cours du 24 mai 1853 était de 1,890 fr.; les actions ayant été dédoublées, nous ne mettons que la moitié.

(2) Le cours était de 960 fr.; nous en déduisons la prime de 80 fr., qu'obtiennent les actions de Mulhouse.

Digitized by Google

représentants des quatre puissances se sont réunis de nouveau et ont arrêté les bases d'une convention qui viserait, pour les réunir en un seul, les conventions précédemment intervenues entre les puissances, ainsi que le traité conclu entre la France, l'Angleterre et la Porte et le dernier traité austro-prussien.

Sous l'influence de l'annonce d'un fait aussi important que l'union de toutes les puissances pour réprimer l'injuste ambition de la Russie et la contraindre à la paix, les cours se sont élevés, savoir :

| | | |
|---|---|---|
| Le 3 0/0, à | 69 | 90 |
| Mobilier, à | 650 | » |
| Nord, à | 832 | 50 |
| Rouen, à | 925 | » |
| Saint-Germain, à | 730 | » |
| Ouest, à | 645 | » |
| Orléans, à | 1,135 | » |
| Est, à | 757 | 50 |
| Lyon, à | 922 | 50 |
| Méditerranée, à | 790 | » |
| Midi, à | 580 | » |

En outre de la nouvelle qui précède, le public a été rassuré en outre contre l'éventualité d'un nouvel emprunt dont il était question, par la distribution d'un supplément au *Moniteur*, contenant le rapport de M. le baron de Richemont, député au Corps législatif, au nom de la commission du budget pour 1855. La commission, considérant la guerre actuelle comme une crise passagère, a réglé le budget sur les bases d'une situation normale, sans y faire entrer les dépenses extraordinaires de la guerre. En conséquence, les recettes ont été évaluées, pour 1855, à 1,566,012,213

Et les dépenses à 1,562,030,308

Ce qui laisse un excédant de 3,981,905

Ces prévisions comprennent, au titre des dépenses, les charges de l'emprunt de 250 millions récemment contracté ; il a été pourvu à ces charges au moyen de réductions opérées sur les budgets de quatre ministères, et en particulier sur celui des travaux publics.

La commission du budget, voulant pourvoir en outre aux besoins imprévus que la prolongation des hostilités pourrait faire naître, a introduit, ou rétabli plutôt dans la loi de finances, une disposition autorisant le ministre à faire des émissions supplémentaires de bons du Trésor, en sus de la limite normale de 250 millions, sauf à faire régulariser ces émissions par le Corps législatif dans sa plus prochaine session.

Cette disposition, convenue avec le ministre des finances, est une réponse péremptoire aux bruits d'emprunt, et pour peu que la nouvelle relative à la signature d'un nouveau protocole entre les quatre puissances soit confirmée par *le Moniteur*, on peut espérer qu'il ne sera même pas nécessaire d'avoir recours à des émissions extraordinaires de bons du Trésor.

Ad. B. (d. V.)

## Chemin de fer de Nord.

### ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ET EXTRAORDINAIRE DU 24 MAI 1854.

Après une première convocation pour le 29 avril, non suivie d'effet par suite de l'insuffisance des titres déposés, les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Nord se sont réunis le 24 de ce mois en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, à la salle Sainte-Cécile, sous la présidence de M. le baron J. de Rothschild.

L'objet de la réunion extraordinaire était un vote de pouvoirs à donner au Conseil pour la constitution de la Société anonyme, chargée de l'exploitation du chemin de Ceinture. Le surplus de l'ordre du jour n'indiquait que des opérations ordinaires, c'est-à-dire la lecture du Rapport de la commission de comptabilité sur les comptes de l'exercice 1852, et celle du rapport du Conseil d'administration sur les opérations de l'année 1853.

Ce dernier rapport, présenté au nom du Conseil par M Delbecque, vice-président, a vivement excité l'attention de l'assemblée, par les détails nombreux et remplis d'intérêt qu'il donne sur les progrès du chemin de fer, sur ses développements continus, témoignant à la fois des services qu'il rend, de la richesse des pays qu'il dessert, et du brillant avenir auquel il est appelé.

Ces progrès, ce développement, c'est sur le transport des marchandises qu'il se fait surtout sentir : aussi faut-il, pour répondre à tous les besoins, multiplier le matériel, agrandir les installations, élever des halles, et construire des quais dans un grand nombre de gares et de stations. Ainsi, à Lille, tout l'espace disponible à l'intérieur de la ville ost maintenant couvert. Une gare nouvelle commence au delà des remparts et s'étend jusqu'à Fives ; « de sorte que, sur 1,800 mètres » de longueur, le chemin de fer n'est plus, » dit le rapport, qu'une vaste gare. »

A Amiens, les deux gares réunies de Boulogne et du Nord sont insuffisantes, et on y ajoute 3,200 mètres carrés de terrain couvert pour recevoir les marchandises. A Paris, la gare intérieure va occuper une nouvelle surface de 18,078 m. c. Des extensions analogues ont lieu dans la gare de La Chapelle, à Saint-Just, à Hazebrouck, à Dunkerque, à Saint-Quentin, et jusque dans des stations intermédiaires, telles que Saint-Leu, Verberie, Raismes, etc.

Le chemin de fer entre donc de plus en plus dans les habitudes des populations ; de plus en plus il devient nécessaire, indispensable au commerce et à l'industrie ; il sollicite leurs progrès et seconde leurs efforts ; il les fait maîtres du temps ; il rend disponible une part considérable de leurs capitaux de roulement, et permet de multiplier ainsi les opérations. En deux ans, de 1851 à 1853, le transport des marchandises a fait plus que doubler, il s'est élevé de 84 millions de tonnes (à un kilomètre) à 190 millions, ou de 126 0/0 ; c'est la mesure du développement des affaires dans le départements du Nord, et l'on peut assurer hardiment que le chemin de fer y a contribué pour une large part.

La récompense naturelle de ces précieux services est l'accroissement des revenus des chemins de fer; il convient d'observer cependant que les revenus ne croissent pas dans la même proportion que les services. Ainsi, par exemple, les transports de marchandises, qui ont augmenté de 126 0/0 en deux ans, comme quantités, n'ont produit en recettes brutes, pendant la même période, qu'un accroissement de 75 0/0, c'est-à-dire que les tarifs ont été réduits et que le chemin de fer comprenant avec intelligence sa mission et les intérêts de son avenir, a fait la part plus belle au public qu'à lui-même.

Pour 1853, la recette brute totale s'élève à la somme de 35,081,257 fr. 34 c.

| | | |
|---|---|---|
| dont il faut déduire pour impôt du dixième, détaxes, indemnités, correspondances, 4 3/4 0/0, ou | 1,666,479 | 19 |
| Reste, | 33,414,778 | 15 |
| Les dépenses d'exploitation se sont élevées à ou 34.8 0/0, | 11,629,527 | 70 |
| et les dépenses d'exercices clos, à | 94,601 | 52 |
| Ensemble, | 11,724,129 | 22 |
| Ce qui a laissé pour bénéfices nets, | 21,090,648 | 93 |

Cette somme ne revient pas, on le sait, tout entière aux actions ; elle subit, au contraire, de nombreux prélèvements, dont voici le détail pour 1853 :

| | | |
|---|---|---|
| Intérêts des oblig. 1852, | 2,284,202 | 50 |
| Int. sur la créance de l'Etat, | 421,158 | » |
| Amort. du capital social, | 199,393 | 82 |
| Amort. de Boulogne | 143,750 | » |
| Amort. de l'emprunt 1852, | 142,000 | » |
| Amort de l'emprunt Boulogne, | 52,500 | » |
| Amort. supplémentaire, | 378,386 | 39 |
| Réfection de la voie (pendant cinq ans), | 360,000 | » |
| | 3,981,390 | 71 |

Le surplus des bénéfices, après les prélèvement ci-dessus, appartient aux actions et permet de distribuer, outre l'intérêt à 4 0/0, soit 16 fr. par action, payé en janvier dernier, un dividende de 30 fr., aussi par action, qui sera acquitté au 1er juillet prochain.

D'après nos calculs et ceux de beaucoup d'actionnaires, le dividende aurait dû être un peu plus fort ; cette différence vient de ce que les prélèvements effectués sur les bénéfices ont été augmentés en 1853 d'imputations nouvelles pour une somme de 1,137,500 fr., dont le rapport fournit le détail, et qui représente justement près de 3 fr. par action, soit, la différence entre le chiffre du dividende déclaré et celui qu'indiquait le calcul établi sur les bases des comptes de 1852.

Le rapport du chemin du Nord nous révèle encore une des causes de l'incertitude de tous les calculs de probabilité que l'on peut

Digitized by Google

faire sur les dividendes présumés des chemins de fer, en ne tenant compte que du chiffre des recettes brutes publiées chaque semaine.

Cette cause, c'est l'influence exercée par les réductions de tarifs sur le *quantum* des frais d'exploitation, c'est-à-dire leur rapport à la recette brute. De ce que les produits augmentent, on tire cette conclusion : que la proportion des frais doit diminuer, d'abord, parce que les dépenses fixes se répartissent sur un plus grand nombre d'unités de transport; ensuite, parce que la science de l'exploitation se perfectionne chaque jour et procure de nouvelles économies.

Si juste que soit cette double observation, elle conduit fréquemment néanmoins à des résultats inexacts, parce que, nous le répétons, on ne tient pas compte de l'influence exercée par les réductions de tarifs.

L'exploitation du Nord, par exemple, a produit en 1853 une recette brute supérieure de 5 millions à la recette brute de 1852; les frais d'exploitation, ou leur rapport à la recette brute, ont-ils diminué pour cela? Non, ils sont restés sensiblement les mêmes : $\frac{348}{1,000}$ en 1853 contre $\frac{346}{1,000}$ en 1852. Est-ce à dire que les ingénieurs n'aient pas amélioré leur exploitation? Nullement. Les dépenses de traction, qui s'élevaient en 1852 à 0.932 par kilomètre de train, sont descendus en 1853 à 0.882. Comment donc se fait-il que la dépense totale soit la même, proportionnellement aux recettes? C'est tout simplement, ainsi que nous l'avons déjà dit, que les transports effectués ont augmenté dans un rapport plus considérable que les recettes (55.6 0/0 pour les quantités contre 33.8 0/0 pour les produits), c'est-à-dire que les réductions de tarifs par unités de transport ont été plus fortes que les économies réalisées sur les frais. Ajoutez maintenant, à cette influence des tarifs, le trouble que des prélèvements imprévus apportent dans l'économie des calculs, et l'on comprendra aisément en vertu de quelles lois et de quelles causes, une circulation plus que double n'a augmenté les recettes que de 34 0/0, et comment des recettes accrues dans cette proportion n'ont élevé le revenu que de 10.8 0/0.

Ceci expliqué, revenons à l'assemblée générale du 24 mai. Ses membres n'avaient qu'une approbation sans réserve à donner à des résultats aussi satisfaisants que ceux énoncés au Rapport que nous venons d'analyser; il en a été ainsi; l'approbation a été unanime; une seule observation a été faite par un actionnaire au sujet de l'ajournement du paiement du dividende.

Il a été répondu avec raison, par M. le président et par M. E. Pereire, que l'époque du paiement du dividende avait été fixée, conformément aux statuts, par l'assemblée générale des actionnaires; que les sommes représentant le dividende étaient productives d'intérêt au profit de la Société; enfin, que le retard du paiement du dividende était compensé par l'anticipation du paiement des intérêts d'un semestre.

Cette réponse péremptoire a été accueillie comme elle devait l'être, par l'approbation générale; pour notre compte, nous ne doutons pas que, sans rien changer aux époques de paiement des coupons, le Conseil ne se préoccupe bientôt de la convenance pour les actionnaires d'égaliser autant que possible les paiements semestriels, en ajoutant aux 16 fr. d'intérêts soldés intégralement en janvier, un à-compte sur le dividende payable en juillet, ainsi que l'ont déjà fait plusieurs autres Compagnies. Le dividende du Nord est déjà assez considérable, pour qu'une mesure semblable soit dès à présent opportune.

En attendant, le dividende de 1853, fixé à la somme de 30 fr., pourra être touché à la caisse de la Compagnie, à partir du 1er juillet prochain. Les actionnaires qui désireraient recevoir leur dividende avant cette époque, auront la faculté de le faire, en bonifiant à la Compagnie l'intérêt calculé à 4 0/0 l'an, depuis le jour du paiement anticipé jusqu'au 1er juillet.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemin de Paris à Lyon.

### VOYAGE D'ESSAI. — ORGANISATION DU SERVICE POUR L'OUVERTURE.

Le Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Lyon a pu faire, le dimanche 21 mai, comme nous l'avons annoncé, un premier voyage d'essai sur la section de Chalon à Lyon.

Parti de Chalon, à 10 heures du matin, le train arrivait à 5 heures à la gare de Vaise. Les administrateurs de la Compagnie en parcourant pour la première fois cette section, ont tenu à visiter avec le plus grand soin tous les établissements en construction, les gares provisoires et définitives, leurs dépendances, etc. Leur attention a dû surtout se porter sur les grands travaux d'art qui complètent si heureusement le magnifique ensemble de la ligne de Paris à Lyon.

La section nouvelle ne présente pas sans doute toutes les difficultés qu'il a fallu vaincre dans les autres sections, et notamment dans la partie comprise entre Tonnerre et Dijon; mais les ouvrages d'art n'en sont pas moins remarquables par leur nombre et par leur importance; ils feront honneur, comme toujours, aux habiles ingénieurs qui ont été chargés de les exécuter. M. Jullien, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, directeur de la Compagnie, dont le nom restera attaché à la construction du chemin de Lyon, avait sous ses ordres pour la section de Chalon à Lyon, M. Chaperon, ingénieur en chef, et MM. Ruelle, Labourée, Jacqmin et Aclocque, ingénieurs ordinaires.

Les travaux, commencés au mois de juillet 1852, ont été souvent interrompus ou contrariés par le mauvais temps et par les inondations de la Saône. Il a fallu de grands efforts, heureusement secondés par le printemps plus favorable de cette année, pour arriver aujourd'hui à l'achèvement complet de la ligne, sept mois avant l'époque fixée par le cahier des charges.

On peut citer parmi les ouvrages les plus intéressants et les plus difficiles de la section visitée l'autre jour, les travaux de la traversée de Saint-Cosme et de Saint-Rémy près de Chalon, les travaux de la traversée de Mâcon, le viaduc de Villefranche et le pont sur l'Azergue. Il n'y a sur toute la section que deux souterrains, l'un, à la Pelonnière, de 150 mètres de longueur, l'autre, à Saint-Rambert, de 240 mètres.

Le souterrain de Saint-Irénée, de 2,100 mètres, est au delà de Vaise, dans la partie comprise entre Vaise et Perrache. On y travaille avec la plus grande activité, mais il y a encore 500 mètres de galeries à percer, et il n'est pas permis d'espérer que le souterrain entier soit achevé avant la fin de l'année 1855.

Le jour de l'ouverture de la section de Chalon à Vaise n'est pas encore fixé. La Compagnie ne veut pas commencer l'exploitation avant que la seconde voie soit entièrement posée. Il y a encore quelques lacunes qui se comblent chaque jour, mais qui ne peuvent pas être terminées avant la première quinzaine du mois de juin. L'ouverture se fera sans inauguration solennelle. Il a paru plus convenable de remettre cette inauguration à l'époque où la ligne entière, franchissant le souterrain de Saint-Irénée, viendra s'unir à Perrache à la ligne de Lyon à la Méditerranée.

La gare de Vaise, construite d'après les plans de M. l'architecte en chef Cendrier, présentera au public toutes les facilités qu'il était possible de réunir dans une situation aussi excentrique et avec des voies d'accès aujourd'hui insuffisantes. Hâtons-nous d'ajouter qu'une rue projetée doit la mettre en communication plus directe et plus commode avec le quai, également, projeté de Vaise.

#### ORGANISATION DU SERVICE.

Le règlement adopté par la Compagnie pour le service d'été, fixe à cinq trains montants et à cinq trains descendants par jour, le nombre des trains entre Paris et Lyon. Sur ces 10 trains, 4 seront express, 2 seront directs, 4 seront omnibus.

Les trains express feront le trajet entier en 10 heures, les trains directs en 13 h. 1/2; les trains omnibus en 15 à 16 heures. Les départs de ces trains auront lieu de Paris :

Pour les trains express, à 7 h. 30 du matin et 8 h. 5 du soir.

Pour le train direct à 8 h. 45.

Pour les trains omnibus, à 2 h. 25 et 9 h. 45 du soir.

Les départs auront lieu de Lyon :

Pour les trains express, à 7 h. 5 du matin et 7 h. 5 du soir;

Train direct, à 9 h. 30.

Trains omnibus, à 2 h. 45 et 9 h. 45 du soir.

La banlieue de Lyon sera desservie par des trains nombreux, comme la banlieue de Paris.

Digitized by Google

Le parcours journalier des trains, qui est aujourd'hui de 8,000 kilomètres, sera porté à 12,000 kilomètres environ.

Le retour à Paris du train spécial qui portait le Conseil d'administration, a été effectué en onze heures, par suite du ralentissement obligé sur les parties de la section de Chalon à Lyon, où il n'y a encore qu'une seule voie de posée.

AD. BLAISE (des Vosges).

### Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée.

Bien que les trains de service continuent à circuler chaque jour sur le chemin de la Méditerranée, entre Valence et Avignon, l'ouverture au public n'aura lieu que dans la première quinzaine de juin, en même temps que celle du chemin de Lyon, entre cette ville et Chalon.

Grâce à la simultanéité de cette ouverture, et aux mesures de service arrêtées d'accord entre les deux Compagnies, le trajet entre Paris et Marseille pourra s'effectuer régulièrement en vingt-trois heures par les trains express, de la manière suivante :

Départ de Paris à 8 h. 5 m. du soir.
Arrivée à Lyon à 6 h. 5 m. du matin.
Départ de Lyon par le Rhône à 8 h. du matin.
Arrivée à Valence à 2 h. de l'après midi.
Arrivée à Marseille à 7 h. du soir.

Pour peu que les Compagnies s'entendent maintenant pour organiser entre elles un bon service de correspondance, au moyen de bateaux réguliers tenus à des heures fixes de départ et d'arrivée ; qu'elles délivrent réciproquement des billets de place pour continuer les voyages d'une ligne sur l'autre ; enfin, qu'elles prennent en charge, par un seul enregistrement, les bagages et leur transport sur la lacune entre les deux lignes, les voyageurs s'apercevront à peine de l'existence de cette lacune, et les facilités qu'ils trouveront ainsi augmenteront inévitablement leur nombre et par suite les profits des deux Compagnies.

AD. BLAISE (des Vosges).

### Chemin de fer Grand-Central.

Nous avons annoncé, dans notre numéro du 26 novembre 1853, que le gouvernement, après mûr examen, venait d'envoyer aux enquêtes un projet de chemin à construire entre Paris et Nevers, et devant s'embrancher sur la ligne d'Orléans, à Corbeil, ou sur celle de Lyon, à Fontainebleau.

Cette ligne, pomme de discorde entre les deux Compagnies d'Orléans et de Lyon, a été convoitée en outre par le chemin Grand-Central, qui, par le rachat des chemins de Lyon à Saint-Etienne, Andrezieux et Roanne, possède une entrée dans Lyon et a la juste prétention de se raccorder avec la ligne directe de Paris à Nevers, soit qu'elle s'embranche sur Corbeil ou sur Fontainebleau.

La situation exceptionnelle du chemin direct de Paris sur Nevers a donné naissance à un système nouveau, que l'on a appelé système de conciliation, et qui devait consister en la formation d'une Société particulière, commanditée par les autres Compagnies intéressées pour la construction et l'exploitation de ce chemin.

On comprend toutes les difficultés d'exécution et de détail que devait rencontrer ce système, soit sous le rapport des attributions, soit sous le rapport de la répartition du capital, soit enfin comme exploitation : aussi, avant d'être agréé, devait-il entraîner des tentatives nouvelles afin de trouver un système qui permît de satisfaire tous les intérêts ; ce sont ces tentatives qui ont fait croire qu'une fusion allait avoir lieu entre le Grand-Central et les chemins de Lyon ou d'Orléans, selon que les négociations se suivaient avec l'une ou l'autre de ces deux Compagnies.

Pour éviter que les esprits ne s'égarent, nous allons faire connaître les propositions faites par le Grand-Central.

Le Grand-Central proposait d'abandonner à la Compagnie d'Orléans les sections entre Coutras et Périgueux, et offrait ainsi à la Compagnie d'Orléans une seconde entrée dans Bordeaux ; de son côté, la Compagnie d'Orléans aurait abandonné au Grand-Central la partie de son réseau comprise entre Nevers Roanne et Clermont, moyennant une indemnité à débattre.

Dans cette situation, le Grand-Central, en possession déjà du chemin de Roanne à Lyon, serait effectivement un second chemin de Paris à Lyon, et, grâce à un traité avec la Compagnie de Paris à Lyon pour éviter une concurrence fâcheuse entre les deux lignes, le chemin de Grand-Central se trouverait assuré d'un brillant avenir.

Déjà, par le rachat du chemin de Roanne à Lyon, le Grand-Central a fait une opération si avantageuse qu'elle lui assure dès la première année, c'est-à-dire pour 1854, un bénéfice assez considérable qu'on ne peut évaluer à moins de 1,200,000 f., ce qui représente 7 fr. par action. Ce résultat sera de beaucoup supérieur quand les travaux de rectification seront effectués et que l'augmentation du matériel permettra au Grand-Central d'accroître son transport en diminuant ses frais d'exploitation.

Nous ne croyons pas que les propositions du Grand-Central aient été encore agréées par la Compagnie d'Orléans, mais on assure que des contre-propositions ont été faites, qui consisteraient à revenir en partie au système de conciliation expliqué dans notre numéro du 26 novembre ; la section entre Nevers et Paris serait construite et exploitée à frais communs par les trois Compagnies. Dans ce système, comme dans tous ceux qui sont proposés, le Grand-Central profiterait de sa situation si avantageuse ; car, en possession d'une entrée à Lyon, c'est sur elle qu'on viendrait toujours s'embrancher. Le Grand-Central devient toujours forcément, un second chemin de Paris à Lyon.

Si l'on considère en outre que le Grand-Central, par sa position, converge en même temps vers le Midi par Bordeaux et Agen, vers la Méditerranée par Lyon ; qu'il dessert dans son parcours, entre Lyon et Bordeaux, les riches bassins métallurgiques et houillers de l'Aveyron, etc., etc., on ne peut que s'étonner que ses actions aient été aussi longtemps dépréciées.

J. MIRÈS

### Chemin de fer sarde Victor-Emmanuel.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE EXTRAORDINAIRE DU 23 MAI 1854.

La Compagnie du chemin de fer sarde, Victor-Emmanuel, a réuni ses actionnaires en assemblée générale le 23 mai, au siége de l'administration, rue Basse-du-Rempart, 48 *bis*, sous la présidence de M. Ch. Laffitte.

Le Rapport, dont on trouvera le texte plus loin, a été lu par M. Eug. Barbier, administrateur délégué de la Compagnie.

Ainsi que nous le faisions entrevoir dans notre dernier numéro, le Conseil d'administration s'est trouvé en mesure d'annoncer aux actionnaires que des modifications profondes avaient été, sur ses vives instances, apportées à la concession primitive par le gouvernement sarde.

Ces modifications peuvent se résumer de la manière suivante :

La concession primitive mettait à la charge de la Compagnie la construction d'un chemin de 240 kilomètres, dont la dépense était évaluée à 50 millions de francs ; elle ne lui accordait sur la dépense faite qu'un intérêt de 4 1/2 0/0.

La convention nouvelle supprime tout engagement séculaire, et ne laisse plus subsister d'autre charge que celle de l'établissement d'une section de 84 kilomètres, dont la dépense ne devra pas excéder 15 millions, et n'atteindra probablement pas ce chiffre, grâce à l'adoucissement notable des prescriptions techniques du cahier des charges.

Six mois après l'achèvement et la mise en exploitation de cette section, la meilleure de la ligne entière, celle comprise entre Saint-Jean-de-Maurienne et Aix-les-Bains, la Compagnie aura le droit d'opter, suivant les circonstances, entre la conservation de son contrat primitif et son abandon. Dans ce dernier cas, la Compagnie aura droit au remboursement de toutes les dépenses généralement quelconques faites par elle jusqu'à concurrence de la somme de 15 millions. Ce remboursement sera effectué en titres de rentes piémontaises 5 0/0 au pair.

L'assemblée générale a accueilli avec une vive satisfaction les importantes nouvelles contenues dans le rapport. L'arrangement conclu répond en effet à toutes les convenan-

Digitized by Google

ces; il soulage le présent sans sacrifier l'avenir, il assure un revenu de 5 0/0 au capital déjà engagé, et décharge les actionnaires de l'obligation de verser des sommes considérables, sans leur enlever l'espoir de demeurer intéressés dans une entreprise qui a obtenu leur confiance. A quelque point de vue qu'on l'examine, la convention modificative du premier traité est donc digne d'éloge, et fait autant d'honneur à l'intelligente politique du gouvernement sarde qu'à la prudence de la Compagnie du chemin de fer.

Inutile de dire que l'assemblée générale a approuvé complétement ce qui avait été préparé par le conseil. La convention a été votée à l'unanimité et sans aucun débat sur le fond. Des questions ont été seulement adressées au conseil par plusieurs actionnaires sur le chiffre et l'époque des versements qu'il pourrait être nécessaire d'appeler, pour l'exécution du contrat restreint.

La réponse faite à ces questions par M. le président peut être résumée ainsi :

Le premier versement de 100 fr. par action a produit une somme de 8 millions environ, défalcation faite des titres mis en réserve pour les entrepreneurs et de ceux souscrits, mais non payés, et dont on n'a pas poursuivi la rentrée pour ne pas discréditer l'affaire et déprécier la valeur des titres régularisés. Sur cette somme, il a été fourni au Trésor sarde un cautionnement de 4,500,000 fr. en rentes; la Compagnie n'a donc de disponible en ce moment, pour commencer les travaux, qu'un capital réduit à environ 3 millions de francs, ce qui rendra nécessaire un appel de fonds après la ratification du traité par les Chambres sardes, et l'approbation des plans définitifs par l'administration supérieure.

Quelque hâte que l'on y mette, ces différentes formalités devant exiger un certain temps, ce n'est qu'après ce délai que les actionnaires auront à augmenter leur mise par de nouveaux versements. Le chiffre maximum de ceux-ci ne peut pas être fixé, quant à présent, d'une manière rigoureuse; il dépend du nombre d'actions sur lequel il portera et ne peut dès-lors être déterminé qu'après la réponse des entrepreneurs au sujet des actions qui leur ont été réservées. Le Conseil espère néanmoins qu'il suffira d'appeler 50 fr. par action, le surplus de la dépense pouvant être couvert au moyen d'un emprunt que le remplacement de la garantie d'intérêt temporaire à 4 1/2 0/0, par un remboursement en rente perpétuelle 5 0/0, permettra de négocier sans peine, pour peu que le mouvement actuel de reprise se soutienne quelque temps.

Dans tous les cas, et alors même qu'il serait nécessaire d'appeler plus de 50 fr. par action, les versements faits par les actionnaires seraient toujours remboursés en rente sarde à 5 0/0 au pair, jusqu'à concurrence d'une somme totale de 15 millions de francs, somme qui, en s'en rapportant aux études faites par ordre de la Compagnie, ne devra pas être dépassée.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que le remboursement en rente ne sera pas imposé aux actionnaires. Si l'exécution du chemin, réduit à 84 kilomètres, et son exploitation pendant six mois, permettent d'espérer que l'entreprise générale donne un revenu supérieur à 5 0/0, la Compagnie aura la faculté de déclarer son option et de garder la concession entière, aux conditions fixées par le contrat primitif; mais elle ne le fera, cela est évident, que si le revenu est supérieur à 5 0/0; s'il est inférieur ou seulement égal à ce taux, le remboursement sera réclamé, et les actionnaires deviendront des rentiers, ayant placé leurs capitaux à 5 0/0. Or, la rente sarde a touché plusieurs fois le pair; elle est en ce moment à 82 50, c'est-à-dire que dans la situation la plus défavorable que l'on puisse imaginer, celui d'une réalisation obligatoire de la rente aux cours actuels, la perte à supporter par les actionnaires ne serait, au maximum, que de 17 1/2 0/0, tandis que les actions perdent aujourd'hui 45 0/0 sur le versement fait.

Il ne manque plus maintenant que la sanction des chambres sardes, pour donner force de loi à la convention provisoire conclue entre la Compagnie et le gouvernement piémontais. Cette sanction est trop désirable au point de vue des intérêts nationaux et de l'équitable répartition des profits et des charges entre toutes les parties du royaume, pour être douteuse un instant. On peut donc la regarder comme certaine, et considérer l'exécution du chemin de fer Victor-Emmanuel comme assurée, au grand avantage du pays qu'il doit enrichir, et sans aucun péril pour les actionnaires qui doivent fournir les fonds nécessaires à son établissement.

AD. BLAISE (des Vosges).

## Les Chemins de fer et l'Agriculture.

Tous les journaux ont publié cette semaine la note suivante :

« D'après le désir exprimé par M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, les Compagnies des chemins de fer du Nord, de l'Est, de Rouen, du Havre, de Dieppe et de Lyon ont consenti à réduire de 50 0/0 les frais de transport pour les animaux, instruments et produits qui seront envoyés à l'exposition générale agricole de Paris. »

Les chemins de fer ne négligent, on le voit, aucune occasion de s'associer aux fêtes, aux joies et aux solennités de l'agriculture et de l'industrie, comme aux privations et aux besoins de toutes les classes de la population.

Le pays souffre-t-il de l'affaiblissement des récoltes et du haut prix des denrées, les chemins de fer s'empressent de réduire leurs tarifs pour le transport des subsistances, bien au-dessous des limites les plus basses fixées par l'administration. S'agit-il d'une fête nationale ou locale, les chemins de fer en déculpent le public par l'organisation de trains de plaisir qui transportent les promeneurs presque gratuitement.

Est-il question, enfin, d'un concours industriel ou agricole, d'une exposition de produits du travail national, on voit encore les chemins de fer remettre aux concurrents la moitié des frais de transport qu'ils auraient en à supporter.

C'est ainsi que les chemins de fer répondent aux injustes préventions dont ils sont l'objet, à l'envie qu'ils excitent. Quelle autre industrie a fait jamais de pareils sacrifices, et montré autant d'intelligence des devoirs qu'impose une haute situation?

AD. BLAISE (des Vosges).

## Les chemins de fer et le prix des grains.

*Le Moniteur* du 25 mai fait suivre de la note suivante la publication du tableau régulateur du prix des grains :

« Suivant le tableau des prix régulateurs inséré dans *le Moniteur* de ce jour, le prix moyen général de l'hectolitre de froment, pendant les trois semaines auxquelles s'applique ce tableau, a été de 29 fr. 78 c. Comparativement au prix moyen général du mois dernier, la diminution n'est que de 0 fr. 04 c.

» A l'époque correspondante de 1847, le prix moyen général était de 39 fr. 74 c. La différence, à l'avantage de 1854, est donc de 9 fr. 96 c.

» Aujourd'hui, comme en 1847, la 1re section de la 3e classe, composée des départements du Haut et du Bas-Rhin, est celle où les prix sont le plus élevés. Mais, tandis qu'en 1847 le prix moyen de l'hectolitre était, dans cette section, de 46 fr. 85 c., il n'est cette année que de 31 fr. 92 c.; différence, 14 fr. 93 c. »

Les habiles mesures prises en temps opportun par l'autorité supérieure, afin de faciliter les importations de blé étranger nécessaires pour combler l'insuffisence des recoltes en France, ont eu, ainsi qu'on vient de le voir, ce résultat excellent d'empêcher les prix d'atteindre le niveau excessif de 1847.

Les chemins de fer n'ont rien à revendiquer dans ce résultat, mais ce qui leur appartient en propre, c'est d'avoir nivelé les prix par la facilité des transports, par leur exactitude, leur régularité, ainsi que par la réduction des tarifs. C'est par eux qu'ont été ainsi prévenues les disettes locales, répondant à des encombrements relatifs sur d'autres points du territoire, comme cela a eu lieu en 1847 dans certaines contrées où les chemins de fer n'arrivaient pas encore.

Achevons donc le réseau concédé dans le Centre, le Midi et l'Est, exécutons les chemins de Bretagne, et si Dieu nous réserve ensuite la pénible épreuve d'une mauvaise récolte, nous pourrons nous reposer sur les chemins de fer du soin de répartir les approvisionnements sur tous les points du territoire, de la manière la plus égale possible, ce qui n'a jamais pu être fait avant eux.

AD. BLAISE (des Vosges).

Digitized by Google

### Les Maîtres de forges et les Chemins de fer.

Les maîtres de forges sont depuis longtemps dans l'usage de se réunir pour arrêter en commun, suivant l'état du marché, les prix de vente des diverses sortes de fonte et de fer.

On nous a signalé souvent ce fait comme une violation de la loi qui défend les coalitions. Cela est possible, mais ne nous regarde pas. Nous sommes trop, d'ailleurs, les adversaires des lois prohibitives ou restrictives de la liberté du travail et des transactions, pour demander jamais qu'on les applique, même à ceux qui en abusent contre nous, c'est-à-dire contre les intérêts que nous défendons. Que les maîtres de forges se réunissent donc, qu'ils complotent ensemble une nouvelle hausse du prix des fers et des fontes, la législation transitoire qui nous régit leur laisse encore quelques mois à jouir du monopole dont ils abusent ; mais qu'ils n'espèrent pas faire revenir le gouvernement sur la modeste réduction de droit promise aux consommateurs par le décret du 22 novembre 1853, pour recevoir son effet à partir du 1er janvier 1855.

Toutes les industries réclameraient aujourd'hui, avec celle des chemins de fer, contre une pareille mesure, car toutes souffrent également des retards sans fin apportés à l'exécution des commandes acceptées depuis longtemps.

Le ministère de la marine n'est pas livré des adjudications qu'il a faites.

Les constructeurs de navires pour le commerce et les constructeurs de machines ne reçoivent pas les tôles, les fers et les pièces de forges qui leur sont nécessaires pour l'exécution des navires, des appareils moteurs et des outils qu'ils ont pris, à leur tour, l'engagement de livrer à des époques fixes.

Les chemins de fer, malgré leurs incessantes réclamations, ne reçoivent pas leurs rails.

Le Midi ne peut pas ouvrir Bayonne et Langon.

L'Est ne peut pas ouvrir Thionville.

Bordeaux ne peut pas doubler sa voie et multiplier ses trains.

Le Nord ne peut pas remplacer ses rails de 30 kilog., épuisés par une circulation de plus de 100,000 francs par kilom., entre Paris et Amiens (voir le rapport que nous publions aujourd'hui).

Et tout cela par un motif unique, parce que ces compagnies ne reçoivent pas les rails commandés aux forges, et que celles-ci ne livrent pas.

Tous ces faits, dont nous gémissons, et dont le public souffre, sont l'obstacle insurmontable contre lequel viendront se briser les efforts des maîtres de forges pour obtenir le retrait de la réduction de droit qui doit être appliquée à partir du 1er janvier prochain. Leurs réunions de Gray, de Saint-Dizier, de Paris, et les résolutions qu'ils y prennent contre les consommateurs, sont autant d'arguments contre leurs prétentions et de motifs, non-seulement pour persévérer dans le décret du 22 novembre, mais pour l'élargir, sinon par une réduction plus forte, au moins pour une autorisation d'introduire à charge de réexportation.

Quelle que soit notre répugnance pour les redites et pour la polémique, nous ne nous lasserons pas cependant de revenir sur cette question, qui touche à tant et de si graves intérêts, et qui affecte si directement l'industrie des chemins de fer, dont nous sommes les organes.

Ad. Blaise (des Vosges).

### Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION SUR LE CHEMIN D'AUTEUIL.

| | | |
|---|---|---|
| Vendredi 19 mai, | temps couvert. . . | 4,819 |
| Samedi 20, | beau temps. . . . | 7,431 |
| Dimanche 21, | id. . . . . | 17,616 |
| Lundi 22, | incertain. . . . . | 5,608 |
| Mardi 23, | pluie par intervalle | 4,620 |
| Mercredi 24, | incertain. . . . . | 5,407 |
| Jeudi 25, | pluie par intervalle | 8,638 |
| Total de la semaine. . . . . | | 54,139 |

voyageurs.

### Recettes de la semaine.

| *Lignes.* | *Recettes brutes.* | *Augment. s.* 1853 *Totale* | *0/0.* |
|---|---|---|---|
| Orléans | 809,682 » | 145,511 | 21.9 |
| Nord | 712,429 » | 34,986 | 5.2 |
| Strasbourg | 552,050 » | 39,448 | 7.6 |
| Méditerranée | 197,229 » | 48,328 | 32.4 |
| Gd central | 181,528 » | 13,830 | 8.2 |

| | | *Diminut. s.* 1853. *Totale* | *0/0.* |
|---|---|---|---|
| Rouen | 197,575 » | 23,088 | 10.4 |
| Havre | 92,171 » | 7,215 | 7.2 |
| Lyon | 391,414 » | 17,902 | 4.3 |
| Ouest | 137,699 » | 7,852 | 5.3 |

## AVIS AUX ACTIONNAIRES.

### Opérations courantes.

ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Midi. — Assemblée générale le 30 mai, à 3 heures de l'après-midi, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Cette assemblée sera valable, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions.

MM. les actionnaires doivent faire le dépôt de leurs titres quinze jours avant l'assemblée, c'est-à-dire avant le 16 de ce mois.

Ces dépôts sont reçus de dix heures du matin à deux heures, à la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Mines de la Loire. — L'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 6 juin, à 3 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Vingt cinq actions donnent droit d'assister à la séance.

APPELS DE FONDS.

Chemins de l'Est. — Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Lyon. — *Appel de 100 fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er juillet, sera dû pour chaque jour de retard passé le 10.

A déduire le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c (intérêt compris).

Rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

Central Suisse. — Versement de 50 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18.

Ouest suisse. — Versement du huitième dixième, 50 fr. par action, du 15 mai au 30 juin. L'intérêt sera dû à 5 0/0 l'an à partir du 15 juin, à défaut de versement dans le délai fixé.

Anvers a Rotterdam. — Septième et dernier versement de 25 francs, exigible à partir du 22 juin.

Suédois (Compagnie royale du chemin de fer) — Versement de 25 francs par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Orléans. — 32 fr. 10 c.

Est. — Actions anciennes, 30 fr. 30.

(Voir aux échanges de titres et aux appels de fonds.)

Lyon. — Quatrième coupon des obligations.

A partir du 1er juillet, dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris).

Rouen au Havre. — 12 fr. par action.

Ouest. — 16 fr. par action.

St-Germain. — Dividende de 20 fr.

Méditerranée. — Emprunt de 60 millions 5 0/0. 12 fr. 50. — Actions 16 fr.

Graissessac a Béziers. — Intérêt 5 0/0.

Andrezieux a Roanne. — Premier dividende en liquidation, 7 fr. 50, plus le coupon en liquidation du deuxième et dernier dividende, à distribuer quand la liquidation sera terminée.

Mines de la Loire. — Dividende de 22 fr.

Crédit foncier. — 5 fr. par action. Intérêt 4 fr. 50 par titre libéré de 500 fr.

Vieille-Montagne. — Dividende de 40 fr. payable moitié depuis le 10 mai et moitié le 1er novembre 1854.

Anvers a Gand. — 13 fr.

Canal de Roanne. — Dividende de 5 fr. par action.

Les actionnaires qui ne se sont pas présentés pour recevoir les dividendes de 1839, de 1845,

Digitized by Google

de 1846, sont prévenus que le délai est ajourné jusqu'au 31 décembre. On peut se présenter : à Roanne, à la caisse ; à Lyon, chez veuve Morin, Pons et Morin ; à Paris, chez Maurice Sautter ; à Genève, chez Heutsch et Chauvet.

Glaces de Montluçon. — 5 fr. par action de la première catégorie, et 1 fr. 90 par action de la deuxième catégorie.

Mines de Stolberg. — Dividende provisoire de 50 fr.

Emprunt lombardo-vénitien. — Coupon d'intérêt échéant le 1er juin.

## ÉCHANGE DE TITRES.

Orléans. — Les actionnaires souscripteurs aux 130,000 obligations peuvent, depuis le 10 mai courant, se présenter à la Caisse du service central, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, pour y échanger, contre des *titres provisoires au porteur*, les récépissés nominatifs qui leur ont été délivrés.

Est. — A partir du 1er juin, échange des actions de Strasbourg à Bâle contre des obligations de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations. On paiera en même temps à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c., dividende de 1853, et à chaque obligation donnée en échange 12 fr. 50 c., montant des intérêts échéant le 1er juin.

Paiement place de Strasbourg, à la Compagnie.

Strasbourg a Bale. — MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1853 et de l'emprunt de 1852 de Wissembourg, qui ont déposé leurs titres dans les caisses de la Compagnie de Bâle sont invités à les retirer. A partir du 1er juin, les dépôts non retirés seront remis à la Compagnie de l'Est.

Caen et Cherbourg. — Echange des actions provisoires contre les actions au porteur, de dix à trois heures, depuis le 22 mai.

Saint-Rambert a Grenoble. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

Central Suisse. — Voir dans le numéro du 20 mai.

## AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

Est. — A partir du 1er juin remboursement des obligations sorties au tirage du 4 mai.

Grand-Central. — Les obligations de Rhône et Loire sorties au tirage du 9 mai et destinées à être amorties sont : 86 obligations de la 1re série remboursables à 625, du n° 25,8 0 au n° 25,885 inclus 408 de la 2e série remboursables à 500 fr., du n° 575 à 682 inclus. Le remboursement a lieu à partir du 15 mai, 15, place Vendôme.

Le 30 mai, à 3 heures, 16, place Vendôme, tirage au sort de 404 obligations des emprunts réunis de St-Etienne à Lyon, à amortir le 1er juillet prochain.

Ouest. — Les numéros des obligations tirées au sort le 17 mai, se trouvent dans le numéro du 20 mai.

Les remboursements seront effectués à la caisse de l'Ouest aux époques que voici :

Emprunt 1839, rive droite, 1er juillet 1854 ; de 1843, le 1er janvier 1855, du 7 mai 1852, Ouest, du 27 août 1852, du 17 juillet 1853, 1er juillet 1854.

Préfecture de la Seine. — Nous avons publié le 20 mai les numéros sortis au tirage du 1er mai 1854.

Le 1er juin, à 11 heures, deuxième tirage des obligations de l'emprunt départemental de 6 millions de 1849.

C. Devinck.

---

## Compagnie du chemin de fer du Nord.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE ET EXTRAORDINAIRE DU 24 MAI 1854.

Présidence de M. le baron James de Rothschild, président du Conseil d'administration.

### RAPPORT

*Présenté au nom du Conseil d'administration* par M. Delebecque.

Messieurs,

Notre assemblée générale a, cette année, un double caractère : elle est ordinaire pour ce qui concerne l'exposé de la situation de la Compagnie et des résultats de l'exploitation en 1853, l'examen, et, s'il y a lieu, l'approbation des comptes de cet exercice ; elle est extraordinaire pour le supplément de pouvoirs à donner à votre Conseil d'administration, afin qu'il puisse concourir à la constitution définitive de la Société anonyme du chemin de fer de Ceinture.

Nous commencerons, Messieurs, par vous soumettre en peu de mots cette seconde question, pour n'avoir pas, dans la suite de ce rapport, à détourner votre attention des objets qui vous intéressent d'une manière plus directe et plus permanente.

### CHEMIN DE FER DE CEINTURE.

Vous avez appris, par les précédents rapports qui vous ont été soumis, que le chemin de fer de Ceinture avait été concédé, par décret du 10 décembre 1851, aux Compagnies d'Orléans, de Lyon, de Strasbourg, du Nord et de Rouen. Les conditions principales de la concession ont été que les cinq Compagnies verseraient chacune un million de francs, pour contribuer aux frais de premier établissement, évalués à environ 9 millions, que l'Etat paierait le surplus de la dépense et exécuterait les travaux, que cependant la construction des garages et des stations intermédiaires serait à la charge des Compagnies ; que les Compagnies se feraient représenter par des délégués dans un syndicat préposé à l'administration du chemin de fer de Ceinture, et qu'enfin cette administration serait constituée en Société anonyme. En vertu de ces dispositions énoncées dans le décret de concession, dans le cahier des charges annexé audit décret, et dans la convention passée entre M. le Ministre des travaux publics et les Compagnies concessionnaires, celles-ci ont présenté au gouvernement une demande en autorisation de Société anonyme, et elles lui ont soumis, en projet, les statuts destinés à régir cette Société.

Dans le cours de l'instruction à laquelle cette demande a donné lieu, un décret impérial du 21 mars 1853, rendu sur le rapport de M. le Ministre des travaux publics, a réglé l'organisation du syndicat. Ce décret, en visant le projet des statuts qui doivent régir la Société anonyme du chemin de fer de Ceinture, a reproduit toutes les dispositions proposées par les Compagnies, relativement à l'organisation du syndicat.

Néanmoins, en la forme, la section du Conseil d'Etat, appelée à examiner le projet des statuts, n'a pas trouvé que les délibérations déjà prise par les assemblées générales au sujet du chemin de Ceinture, eussent conféré aux Conseils d'administration des cinq Compagnies, des pouvoirs assez explicites à l'effet : 1° d'accepter la concession ; 2° de former la demande en autorisation de Société anonyme et d'arrêter les statuts ; 3° de consentir aux modifications que le gouvernement pourrait demander dans la rédaction de ces statuts.

Au fond, la section du conseil d'Etat a considéré que la Compagnie anonyme projetée ne justifiait ni d'un capital social suffisant, ni d'un fonds de réserve, le capital ayant été limité à la somme de cinq millions de francs que les Compagnies concessionnaires ont en à payer à l'Etat, et ne pourvoyant pas, par conséquent, aux autres dépenses de premier établissement que doivent nécessiter l'achèvement des travaux et la mise en exploitation du chemin de Ceinture.

Nous avons donc à vous demander, Messieurs, un vote ayant pour objet de satisfaire à ces diverses demandes, et faisant suite à l'allocation d'un million que vous avez déjà consentie pour le chemin de Ceinture, dans l'assemblée générale du 3 avril 1852. Les autres Compagnies intéressées ont profité, comme nous le faisons nous-mêmes aujourd'hui, de la première occasion qui leur a été offerte, pour obtenir de semblables autorisations. Par ce moyen, nous espérons que la situation pourra être complétement régularisée, et que les statuts soumis au conseil d'Etat seront définitivement approuvés avant la fin de l'année 1854.

Nous n'ajouterons que peu de mots pour en finir sur cet objet : le chemin de fer de Ceinture est aujourd'hui en exploitation d'un bout à l'autre pour le transport des marchandises. Le nombre de tonnes transportées, qui va toujours croissant, s'élève à environ 1,200 par jour. Nous avons dû concourir à l'acquisition des terrains nécessaires pour les stations intermédiaires et pour les voies de garage, et à l'établissement de ces voies, sans lesquelles le service n'aurait pas été possible ; nous sommes entrés dans ces dépenses, en 1853, pour une somme de 72,000 fr. égale à celle qui a été fournie par les autres Compagnies. Ce paiement a eu lieu, en sus du million qui était la part de la Compagnie dans les frais de premier établissement, et qui a aussi été soldé en 1853. L'usage du chemin de Ceinture pour la transmission des marchandises entre les grandes lignes qui aboutissent à Paris, présente beaucoup d'avantages, par la suppression du camionnage et des transbordements multiples qu'avaient à subir les colis destinés à traverser la capitale. Le syndicat s'occupe, d'accord avec l'administration publique, des mesures à prendre pour l'établissement ultérieur du service des voyageurs. Enfin, outre les améliorations de service qui doivent résulter du chemin de Ceinture, les Compagnies tireront encore, par leur participation aux recettes, un certain produit représentant l'intérêt du capital qu'elles ont versé pour l'exécution de ce chemin.

Nous aurons l'honneur de vous soumettre, à la fin de la séance, la formule de délibération qui nous est demandée concernant le chemin de fer de Ceinture.

Nous passons, Messieurs, à l'exposé de la situation de notre entreprise et des résultats de l'exploitation en 1853.

Digitized by Google

TRAVAUX, RÉFECTION DE LA VOIE, GARES, STATIONS, etc.

§ 1er. — *Réfection de la voie.*

Vous avez approuvé, dans votre dernière assemblée générale ordinaire, une mesure de la plus haute importance, surtout pour l'avenir. Cette mesure consiste dans le renouvellement de notre voie principale, dont les rails actuels seront remplacés par des rails du poids de 37 kilogrammes par mètre courant. La dépense en acquisition de matériaux et en travaux sera de 12,800,000 fr., dont une moitié à la charge du compte de premier établissement; la réserve supplémentaire et un prélèvement de 360,000 f. sur les produits de l'exploitation pendant cinq ans, devant servir à payer l'autre moitié. Nous n'avons pu donner, dès l'origine, une grande activité aux travaux de la réfection de la voie. Nos efforts devaient avoir surtout pour objet, en 1853, les commandes de matériaux et les approvisionnements sur la ligne. En fait de main-d'œuvre proprement dite, on a effectué principalement des remplacements de ballast, afin de préparer le travail et de lui assurer ses développements naturels.

Les matériaux dont nous avons obtenu la livraison en 1853 et les engagements pris par les fournisseurs pour 1854, nous avaient fait espérer de pouvoir exécuter, dans le courant de la campagne actuelle, les 2/5 environ du travail total; nous aurions ainsi racheté les lenteurs inévitables de l'an dernier, et nous serions restés dans les conditions de l'exécution en cinq ans, conformément à vos délibérations. Nous comptions en même temps approvisionner largement la ligne de Saint-Quentin à Maubeuge, dont nous parlerons ci-après. Malheureusement les engagements pris par MM. les maîtres de forges n'ont pas été tenus, et bien que, depuis quelque temps, nous ayons réservé exclusivement pour la ligne principale tout ce qui nous est livré de rails et de coussinets, nous serons néanmoins forcés de réduire dans de fortes proportions le travail de la réfection pendant l'année courante. Nous aurions dû, d'après les marchés conclus, recevoir 12,000 tonnes de rails avant la fin d'avril dernier; les livraisons effectuées ne s'élèvent en réalité qu'à 5,400 tonnes.

Nous ne rappellerons pas ici les motifs qui ont fait adopter la mesure du renouvellement de la voie; entre autres avantages, elle offrira celui de réduire considérablement, dans l'avenir, les frais d'entretien.

Les dépenses d'approvisionnement, faites en 1853 pour le renouvellement de la voie, s'élèvent à fr. 650,351.

Nous avons, en outre, imputé pour ces travaux une somme de 360,000 fr. sur les produits de l'exploitation, selon ce qui a été décidé l'an dernier.

§ II. — *Gares. Stations.*

L'importance croissante de nos transports exige, dans les gares, des améliorations et des développements dont une partie a été exécutée en 1853. Nous avons agrandi les installations affectées aux marchandises à la Chapelle-Saint-Denis, à Saint-Just, à Amiens, à Fives, à Lille, à Hazebrouk, à Dunkerque, à Saint-Quentin. Nous avons établi des halles ou des quais secondaires dans les stations qui en manquaient, à Saint-Leu, Verberie, Montescourt, Raismes, Steenwerck et Arnecke.

Le matériel a exigé des agrandissements d'ateliers et de remises. On double, à la Chapelle, l'atelier consacré au montage, les dimensions de celui qui existait n'étant plus en rapport avec le nombre actuel et surtout avec le nombre futur de nos locomotives. On modifie aussi à la Chapelle la machine à vapeur qui fait mouvoir tous les outils, pour qu'elle soit proportionnée au travail à faire. On agrandit la remise des machines d'Amiens, en profitant des constructions faites par la Compagnie de Boulogne; on établit une remise nouvelle à Fives pour 16 machines, et on ajoute quelques locaux de plus à l'atelier secondaire établi sur ce point.

Les accessoires de ces divers services ont reçu naturellement des développements proportionnés; on construit de nouvelles voies secondaires pour faciliter les mouvements; on a établi des ponts à bascule dans quelques stations pour rendre le contrôle des chargements plus sûr; enfin, on a augmenté les garanties pour le service des trains, en établissant de nouveaux réservoirs, et en créant des prises d'eau intermédiaires.

Des travaux importants ont été exécutés et se poursuivent sur certains points pour le service des voyageurs.

La couverture de la gare de Creil est maintenant complétement terminée. On travaille avec activité aux gares de transbordement de Longueau et de Fives; la construction d'une gare définitive à Boulogne est très-avancée; et nous avons l'espoir de pouvoir livrer au public ces établissements nouveaux en bonne saison, dans le courant de l'année 1854.

Dans les installations que nous venons de rappeler sommairement, quelques-unes méritent de fixer votre attention, à cause de l'importance des points où on les établit, ou de l'utilité particulière qu'on doit en attendre.

Il est remarquable que le développement de notre trafic se fait sentir à peu près sur tous les points de nos lignes. Les effets sont plus ou moins prononcés, suivant les habitudes des populations traversées; mais partout le progrès existe, et l'influence du chemin de fer devient tous les jours plus forte.

Cependant, c'est surtout dans les centres industriels que ce développement acquiert de grandes proportions.

Ainsi, à Amiens, nous allons avoir pour les marchandises 3,200 mètres carrés d'espace couvert en plus qu'on n'en avait établi à l'origine; à Saint-Quentin, on double les locaux; à Lille, tout le terrain disponible à l'intérieur sera bientôt couvert; nous développons la gare de Fives; nous avons établi un lieu de débarquement pour les charbons aux portes de la ville; il y a aussi d'autres emplacements affermés à des tiers pour des dépôts de matériaux de diverses natures; de sorte que de Fives à Lille, sur 1,800 mètres de longueur, le chemin de fer n'est à proprement parler qu'une vaste gare.

Le développement du trafic sur le port de Dunkerque n'est pas moins sensible, et nous y doublons les locaux pour les marchandises.

Dunkerque est le port naturel de tout le nord de la France, et il peut, sous ce rapport, envisager un vaste avenir, grâce surtout à nos chemins de fer, qui lui donnent des débouchés si faciles et si rapides sur tous les grands centres industriels: Lille, Amiens, Cambrai, Saint-Quentin, Reims même, que nos lignes doivent rattacher à ce port.

Le port de Boulogne a une tout autre destination; c'est surtout un port de voyageurs et de voyageurs riches. Mais comme rien n'y dispute au chemin de fer les marchandises que les navires y apportent, le trafic y est assez considérable, même sous ce rapport. Boulogne n'avait pas, jusqu'ici, comme Calais, sa gare définitive; la Compagnie d'Amiens à Boulogne en avait ajourné la construction. Les travaux qui s'exécutent sur ce point vont offrir aux voyageurs une gare commode et de belles dimensions; ils auront en outre le bon effet de rendre disponibles pour les marchandises les locaux qui ne donnent maintenant aux voyageurs qu'un abri provisoire trop modeste et tout à fait insuffisant, en sorte que ces travaux produiront une double amélioration bien désirable.

Les gares couvertes de Longueau et de Fives, si utiles pour les trains rapides, seront, comme celle de Creil, accueillies avec satisfaction par le public, et s'ajouteront avec la gare de Boulogne à la série des mesures que la Compagnie n'hésite jamais à adopter lorsqu'il s'agit du bien-être des voyageurs.

Les différents travaux que nous venons de mentionner ont entraîné, en 1853, une dépense de 889,400 fr., à laquelle il y a lieu d'ajouter 68,262 fr. pour quelques installations accessoires de garages, plaques tournantes, croisements de voies, etc.

Enfin, nous avons senti la nécessité d'étendre le périmètre de la gare de Paris, où tous les services étouffent pour ainsi dire, entassés les uns sur les autres. Ce défaut d'espace a l'inconvénient de rendre tous les mouvements à la fois plus difficiles et plus dispendieux. Nous avons acheté à l'amiable deux terrains contigus à la gare, formant ensemble une superficie de 18,078 mètres 26 cent. carrés qui va être utilisée de la manière la plus avantageuse aux intérêts de la Compagnie.

EMBRANCHEMENTS.

*Saint-Quentin à Erquelines.*

Tous les projets de la ligne de Saint-Quentin à Erquelines sont approuvés, sauf pour les ouvrages d'art de la partie avoisinant Le Cateau, maintenant soumis à l'administration. Quelques détails aux abords des places fortes de Landrecies et de Maubeuge ont donné lieu à un complément d'instruction exigé par la commission mixte des travaux publics, et seront bientôt définitivement réglés.

Les autorisations qui nous manquent ne se feront plus longtemps attendre; et les approbations données à l'ensemble des projets de terrassement nous permettent, du reste, de poursuivre nos travaux à peu près sur tous les points.

La ligne de Saint-Quentin à Erquelines doit avoir une longueur totale de 86,262 mètres et exige une superficie de terrain de 302 hect. 52 ares 89 centiares.

Nous avons tous les terrains sur une longueur totale de 75,157 mètres, et pour une superficie de 265 hect. 76 ares 89 cent. Reste à acquérir 36 hect. 76 ares, correspondant à une longueur de 10,805 mètres.

La plus grande partie de nos expropriations est donc terminée sur cette ligne; et nous poursuivons les formalités pour le reste avec la plus grande activité.

Nous venons d'obtenir un décret d'occupation d'urgence pour la section du Cateau, qui avait été retardée par des circonstances indépendantes de notre volonté. Ce décret nous permettra de lever les derniers obstacles qui pouvaient s'opposer au développement de nos ateliers.

Si les livraisons de rails ne sont pas en retard, nous pouvons espérer que la ligne sera mise en exploitation avant la fin de l'année entre Erquelines et Baumont, sur 16 kilomètres de longueur, et au commencement de l'été de 1855, entre Baumont et Saint-Quentin, c'est-à-dire avant l'expiration du délai de quatre ans stipulé dans nos conventions avec l'État.

Digitized by Google

Vous comprendrez facilement l'intérêt que nous avons à pousser activement la section d'Erquelines à Hautmont. Cette section fait suite à la ligne de Charleroy à Erquelines, dont l'exploitation est à notre compte depuis le 1er janvier 1864 ; et c'est entre Erquelines et Hautmont que se trouvent les trois grands établissements métallurgiques de la Sambre, qui consomment annuellement plus de 100,000 tonnes de charbon.

Les dépenses faites en 1853 sur la ligne de Saint-Quentin à Erquelines, soit en travaux, soit en approvisionnements, s'élèvent à la somme de 2,320,657 fr. 75 c.

*Tergnier à Reims.*

Le tracé de la ligne de Tergnier à Reims est définitivement arrêté, et présente un développement total de 79,875 mètres.

Tous les projets de terrassements et d'ouvrages d'art sont maintenant soumis à l'approbation de l'administration supérieure, avec les dossiers des conférences militaires auxquelles ces projets ont donné lieu.

Les enquêtes pour les expropriations sont ouvertes sur douze communes représentant une longueur de 10 kilomètres 656 mètres. Les dossiers des enquêtes pour le reste de la ligne vont être bientôt terminés et pourront être déposés dans les mairies.

Dans la convention annexée au décret du 13 août 1853, nous avons pris l'engagement de terminer les travaux de la ligne de Tergnier à Reims dans un délai de quatre ans. D'après la situation des études, nous sommes parfaitement en mesure de remplir nos engagements.

Nous pourrions entreprendre les travaux sur toute la ligne, dans le courant de la campagne; mais comme les ouvrages, à l'exception de ceux de la traversée de la vallée de l'Oise et de la vallée de l'Aisne, peuvent être terminés en une année, nous avons cru ne devoir entreprendre, dans les circonstances présentes, que les travaux pour lesquels une pareille mesure était commandée, en raison du régime des eaux, des sujétions imposées par la navigation et de l'influence sur les grands ateliers de terrassements.

Les ouvrages que nous allons entreprendre dans cette campagne ne nous imposeront que de faibles sacrifices et nous laisseront toute liberté pour nos déterminations ultérieures.

*Busigny à Somain (par Cambrai).*

La ligne de Busigny à Somain par Cambrai doit, comme vous le savez, remplacer, aux termes de la convention annexée au décret du 13 août 1853, la ligne du Cateau à Somain, qui nous avait été concédée par décret du 19 février 1852.

Vous avez donné votre approbation à la nouvelle convention, dans l'assemblée générale extraordinaire du 29 octobre dernier; et vous n'avez pas oublié que nous avons consenti à nous charger de cette ligne moyennant une subvention de 4,500,000 fr. payables, savoir :

2,500,000 fr. par la Compagnie concessionnaire du chemin de fer des Ardennes et de Beauvais à Creil, et 2,000,000 par la ville de Cambrai et le département du Nord.

Les votes de la ville de Cambrai et du département du Nord pourront être prochainement approuvés et régularisés, quant aux voies et moyens. Vous savez, du reste, que le délai d'exécution des travaux a été fixé à quatre ans, et que ce délai ne court qu'à dater de cette régularisation.

Nous avons pensé qu'il convenait de préparer les études définitives de la ligne, pour être prêts à commencer les travaux dès que cela serait jugé convenable.

La ligne aura une longueur de 49 kilom. et mettra Somain à une distance de 77 kil. 100 m. de Saint-Quentin, et, par conséquent, de 247 kil. 40 m. de Paris.

Par Douai et Arras, la distance de Somain à Paris est de 256 kilom.

Les conférences avec les officiers du génie sont ouvertes pour toute l'étendue de la ligne, qui est placée entièrement dans la zone de défense de la frontière du Nord, et qui touche, du reste, aux places fortes de Cambrai et de Bouchain.

Les conférences pour la place de Bouchain sont terminées, et le dossier a pu être transmis à l'administration supérieure. Rien ne s'opposera donc plus à l'examen des projets que nous avons présentés pour la section comprise entre Bouchain et Somain, sur une longueur de 11 kil. 5 mètres.

Dans cette étendue, le chemin traverse la concession houillère de Douchy (Lourches); et l'exécution de la ligne entre l'Escaut et Somain, sur une longueur de 8 kilom. 50 m., rattacherait cette exploitation au réseau du Nord.

C'est pour cela que nous nous sommes d'abord occupés du projet de cette partie de la ligne. Les dossiers d'expropriation vont être mis aux enquêtes, et nous espérons pouvoir en entreprendre bientôt les travaux, si les formalités administratives n'y mettent pas obstacle.

Nous avons, comme il vient d'être dit, un délai de quatre ans pour la construction de cette ligne; et ce délai ne commencera à courir qu'à dater de la régularisation des votes de subsides; en sorte que la Compagnie pourra choisir l'époque la plus favorable pour exécuter les travaux.

*Noyelles à Saint-Valery.*

Nous avions exprimé, dans la dernière assemblée générale ordinaire, l'espérance d'une solution très-prochaine à l'égard du chemin de Noyelle à Saint-Valery. Cette espérance ne s'est pas encore réalisée. Nous avons la ferme conviction que les combinaisons par nous proposées satisfont aux légitimes intérêts du pays, et nous devons, par suite, attendre avec confiance les résultats du nouvel examen auquel le gouvernement a soumis notre projet.

*Nouvelle ligne de Paris à Creil.*

L'assemblée générale extraordinaire du 29 octobre dernier avait pour objet principal de vous entretenir d'une nouvelle ligne entre Paris et Creil, par les plateaux, que nous avons consenti à exécuter dans un délai de cinq ans, à compter du décret de concession qui porte la date du 13 août 1853.

Quand ce décret a été rendu, les projets étudiés ne permettaient pas de préciser le tracé de la nouvelle ligne. On n'en connaissait bien que les difficultés : aussi le décret a-t-il laissé toute latitude désirable pour les nouvelles études.

Nous n'avons, quant à présent, entrepris que des reconnaissances; elles sont assez complètes pour nous permettre d'indiquer à l'administration les différentes solutions possibles du problème qu'il s'agit de résoudre ; elles nous donnent la certitude que nous pourrons éviter les travaux les plus difficiles des anciens projets.

Le terrain à parcourir est fort accidenté et présente une hauteur totale à franchir, de Paris au point culminant, de 78 mètres environ; du point culminant à Creil on descend de 102 mètres.

Nous nous sommes imposé la condition de ne pas dépasser, dans le profil, des inclinaisons de 5 millimètres par mètre, et nous comptons y réussir sans de trop grands sacrifices.

Nous allons soumettre à Son Excellence M. le Ministre des travaux publics les résultats de nos études.

Les dépenses de l'exercice 1853, pour études et travaux préparatoires, sur la ligne de Tergnier à Reims, de Busigny à Somain, de Noyelles à Saint-Valery, et de Saint-Denis à Creil, s'élèvent ensemble à 230,730 fr. 35 c.

MATÉRIEL D'EXPLOITATION.

D'après les indications placées sous vos yeux dans plusieurs des précédentes assemblées générales, le matériel d'exploitation et l'outillage devaient coûter, pour la ligne principale et pour les embranchements de Calais, Dunkerque et Saint-Quentin, une somme approximativement fixée à 33,900,000 •

Ce chiffre a dû s'accroître :

1° En 1851, par l'acquisition de la ligne de Boulogne, qui a fait entrer dans le compte un matériel évalué à 4,050,000 •

2° En 1852, par la concession des nouvelles lignes de Saint-Quentin à Erquelines, de Tergnier à Reims, de Cateau à Somain, qui doivent former ensemble un parcours de 208 kilomètres, et pour lesquelles il y avait lieu à une prévision de dépense de matériel de 8,320,000 •

3° En 1853, par la concession de la nouvelle ligne de Saint-Denis à Creil, et par la prise à bail du chemin de Charlerol à Erquelines, qui nécessiteront un supplément de 3,000,000 •

Total, 49,270,000 •

| | |
|---|---|
| Là-dessus, il avait dépensé jusqu'au 31 décembre 1852, | 38,941,216 70 |
| et au 31 décembre 1853, | 45,163,164 58 |
| Ce qui fait ressortir pour le dernier exercice une dépense de | 6,221,947 88 |

et atteint presque la limite des prévisions ci dessus rappelées, si l'on retranche le supplément relatif à la nouvelle ligne de Creil à Charlerol.

Ainsi, nous avons fait exécuter, avant la fin de 1853, le matériel afférent aux lignes de Saint-Quentin à Erquelines, de Tergnier à Reims, du Cateau à Somain, qui, comme vous l'avez vu, ne sont encore que commencées. C'est une anticipation qui nous était commandée par les développements du trafic : il fallait bien échapper aux difficultés de service et aux pertes qui résultent toujours de l'insuffisance du matériel.

Nous ajouterons ici, pour compléter les informations qui vous sont dues sur ce point, que les dépenses engagées dès à présent, pour matériel commandé et à livrer, soit en 1854, soit en 1855, doivent s'élever à 13,136,835 12

Ce qui, réuni au montant ci-dessus des sommes déjà employées, formera un total de 58,300,000 •

Ce sera un excédant de 9,030,000 •

sur les dépenses prévues. Mais, comme on vous l'a dit avec tant de raison l'année dernière, un accroissement de cette nature rentre dans la catégorie de ceux qu'une Compagnie s'impose

Digitized by Google

toujours avec plaisir, d'abord parce qu'il est représenté par un accroissement correspondant dans l'actif social, qui reste dans tous les cas la propriété de la Société, ensuite parce qu'il fournit les moyens d'augmenter les revenus de l'entreprise. Nous avons reconnu jusqu'à présent que toutes les dépenses supplémentaires qui ont eu lieu pour le matériel ont été compensées au bout de deux ans par un accroissement équivalent dans nos recettes nettes; il doit en être de même à l'avenir, tant que nous resterons dans la limite des besoins réels, et nous n'avons nulle envie d'en sortir.

Les dépenses faites en 1853 ont produit, dans le matériel roulant, les augmentations suivantes :

| Désignation des véhicules. | Nomenclature et composition du matériel au 31 déc. 1852. | au 31 déc. 1853. | Différence. |
|---|---|---|---|
| Machines locomotive, | 239 | 254 | 15 |
| Voitures des trains des voyageurs, | 944 | 991 | 47 |
| Wagons à marchandises, | 2,721 | 3,233 | 512 |
| Wagons à houille de 10 tonnes, | 701 | 1,103 | 402 |
| Wagons à coke de 10 tonnes, | » | 303 | 303 |
| | 4,605 | 5,884 | 1,279 |

Vous remarquerez que les plus fortes augmentations s'appliquent au transport de la houille et du coke.

Nous espérons que les livraisons que nous attendons encore nous mettront, lorsqu'elles auront été effectuées, en état de répondre à tous les besoins des pays que nous desservons. Dans tous les cas, nous croirons toujours répondre à vos intentions, en ne reculant pas devant les nouvelles commandes qui seraient ultérieurement reconnues nécessaires pour doter notre réseau de toute la puissance de production qu'il comporte.

### EMPRUNT.

Dans des vues de prévoyance plutôt que pour faire face à des besoins actuels, votre Conseil d'administration a décidé le 16 décembre 1853 l'émission d'un second emprunt de 2 ,000,000 sur le crédit de 60,000,000 qui lui avait été ouvert dans l'assemblée générale du 3 avril 1852, pour l'exécution des nouvelles lignes concédées à la Compagnie par le décret du 19 février précédent. Ce second emprunt comprenant 75,000 obligations aux mêmes taux d'émission, d'intérêt annuel et de remboursement, que celles de 1852, a été ouvert du 5 au 25 janvier 1854. Les circonstances ont empêché que cette mesure n'eût tout le succès qu'on devait espérer. L'emprunt n'a été couvert qu'en partie; mais la Compagnie peut attendre pour le placement des titres qui lui restent dans les mains, et dont elle tirera parti en temps opportun, selon les convenances ou les exigences de l'avenir.

### SITUATION FINANCIÈRE.

Notre situation financière, dans laquelle se résument toutes les recettes et toutes les dépenses de la Compagnie depuis son origine, ainsi que les faits dont il vient d'être question pour le dernier exercice, se présente dans les termes suivants, au 31 décembre 1853.

| | | |
|---|---|---|
| Fonds versés par les actionnaires, | 160,000,000 | » |
| Emprunt de 1852, | 24,750,000 | » |
| 75,000 obligations Nord-Boulogne, | 37,500,000 | » |
| 2,363 obligations de Boulogne (1848), | 1,181,558 | 09 |
| Dû à l'État, | 21,478,103 | 91 |
| Dû à divers entrepreneurs, fournisseurs et autres créanciers, | 3,818,957 | 87 |
| Dû pour dividendes et intérêts, | 18,330,679 | 90 |
| Voies et moyens pour la réfection de la voie, | 4,992,788 | 60 |
| Dû aux comptes de réserve et d'amortissement, | 3,977,114 | 25 |
| | 276,029,202 | 62 |

Voici l'emploi de ces diverses sommes :

| | | |
|---|---|---|
| Construction de la ligne principale. | 143,577,097 | 37 |
| Construction des embranchements : | | |
| Lille à Dunkerque, 19,867,964 07 | | |
| Hazebrouck à Calais, 13,714,799 89 | | |
| | 33,582,763 | 96 |
| Creil à Saint-Quentin, | 21,849,524 | 47 |
| Dépenses à répartir, | 462,922 | 79 |
| Amiens à Boulogne, | 34,144,411 | 85 |
| Nouveaux embranchements, | 2,767,645 | 47 |
| Réfection de la voie, | 653,354 | 38 |
| Construction du chemin de Ceinture. | 1,072,000 | » |
| Chemin de Charlerol, | 1,378,571 | 04 |
| Construction du matériel d'exploitation, outillage des ateliers, approvisionnements et mobilier, y compris le matériel d'Amiens à Boulogne, | 45,163,464 | 58 |
| Le solde montant à 21,410,719 fr. 71 c. se forme des articles suivants : | | |
| Espèces en caisse ou chez les banquiers de la Compagnie. 3,576,205 39 | | |
| Bons du Trésor et rentes en portefeuille. 11,235,113 14 | | |
| Fonds entre les mains d'agents comptables ou receveur, comptes-courants, factures à recouvrer. 6,569,431 18 | | |
| | 21,380,749 | 71 |
| Somme égale, | 276,029,202 | 62 |

Les ressources dont la Compagnie a disposé pendant l'exercice 1853 s'élèvent à fr. 16,027,044 16, ainsi qu'il résulte des chiffres ci-après.

| | | |
|---|---|---|
| Valeurs disponibles au 31 décembre 1852, | 33,527,987 | 84 |
| Versements effectués par les actionnaires en 1853, | 24,250 | » |
| Versements effectués sur l'emprunt de 1852, | 1,270,991 | » |
| Voies et moyens pour la réfection de la voie, | 360,000 | » |
| Pour excédant, en 1853, des sommes représentant les produits nets de l'exploitation, et les soldes dus sur les mêmes comptes en 1852, | 2,224,532 | 06 |
| Total, | 37,407,760 | 87 |
| A déduire : Valeurs au 31 décembre 1853, | 21,380,749 | 71 |
| Somme employée en 1853, | 16,027,044 | 16 |

Voici le détail de l'emploi de ces ressources :

| | | |
|---|---|---|
| Construction de la ligne principale, | 1,769,192 | 65 |
| Construction des anciens embranchements, | 252,647 | 22 |
| Construction de la ligne d'Amiens à Boulogne, | 122,912 | 87 |
| Réfection de la voie, | 653,354 | 38 |
| Construction des nouveaux embranchements, | 2,556,388 | 12 |
| Construction du chemin de Ceinture, | 1,072,000 | » |
| Chemin de Charlerol, | 1,378,571 | 04 |
| Construction du matériel d'exploitation, etc., | 6,221,947 | 88 |
| Paiements faits à l'Etat en 1853, | 2,000,000 | » |
| Somme égale, | 16,027,044 | 16 |

### EXPLOITATION.

Nous avons eu à vous signaler l'année dernière combien les transports de petite vitesse avaient présenté d'accroissement en 1852 sur 1851. Les résultats de 1853 sont encore plus remarquables et dépassent même les plus favorables prévisions. Nous comparerons, sous ce rapport, les trois exercices.

*Recettes.*

Les recettes de la petite vitesse ont été :

En 1851, de 8,432,000 fr.
En 1852, de 11,061,000
En 1853, de 14,805,000

Ainsi, le dernier exercice offre une augmentation de 3,744,000 fr. ou 34 0/0 sur 1852, et une augmentation de 6,374,000 fr. ou 75 0/0 sur 1851.

Le mouvement est indiqué dans le tableau suivant :

| | 1851. | 1852. | 1853. |
|---|---|---|---|
| Nombre de tonnes expédiées, | 584,000 t. | 799,000 t. | 1,177,000 t. |
| Distance moyenne du parcours kilométrique. | 144 | 153 | 161 |
| Nombre de tonnes transportées à 1 kilomètre. | 840,000,000 t. | 122,000,000 t. | 190,000,000 t. |

Le mouvement des tonnes à 1 kilomètre présente, en 1853, une augmentation de 56 0/0 sur 1852, et de 126 0/0 sur 1851.

En décomposant encore ces chiffres, on trouve que l'accroissement principal a porté sur les transports de houille et de coke, comme le démontre le tableau ci-dessous :

| | 1851. | 1852. | 1853. |
|---|---|---|---|
| Tonnage de la houille. | 81,331 t. | 129,213 t. | 278,418 t. |
| Tonnage du coke, | 28,432 | 51,930 | 90,936 |
| Ensemble, | 109,763 t. | 181,143 t. | 369,354 t. |
| Produit du transport de la houille, | fr. c. 477,088 31 | fr. c. 699,093 84 | fr. c. 1,599,910 85 |
| Id. du coke, | 399,193 61 | 774,324 10 | 1,085,030 46 |
| Ensemble, | 816,281 93 | 1,473,417 94 | 2,684,941 31 |

Digitized by Google

Le mouvement et la recette pour cette partie du trafic, en 1853, sont plus que le triple de ce qu'ils étaient en 1851.

Les recettes des trains de voyageurs ont aussi été plus considérables qu'en 1852. On jugera, par le tableau suivant, de la progression de l'ensemble des produits dans les sept dernières années.

| | 1847 | 1848 | 1849 | 1850 | 1851 | 1852 | 1853 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nombre de voyageurs | 2,012,065 | 2,196,982 | 2,918,309 | 3,631,776 | 3,980,241 | 4,259,160 | 4,750,613 |
| Recettes des voyageurs | fr. 8,323,382 | fr. 2,771,625 | fr. 9,162,492 | fr. 12,044,586 | fr. 13,324,420 | fr. 14,067,075 | fr. 15,757,510 |
| Recettes accessoires de la grande vitesse | 2,032,303 | 2,151,872 | 2,876,778 | 3,175,415 | 3,572,368 | 4,298,768 | 4,485,589 |
| Total des transports à grande vitesse | 10,385,685 | 9,936,297 | 12,339,180 | 15,220,001 | 17,892,788 | 18,965,843 | 20,243,099 |
| Recettes de la petite vitesse | 5,086,478 | 5,337,919 | 6,987,300 | 8,478,893 | 8,431,659 | 11,061,154 | 14,800,611 |
| Total général | 15,682,163 | 15,274,216 | 19,326,480 | 23,698,894 | 26,324,447 | 30,026,997 | 35,043,710 |
| Nombre de kilomètres exploités | 338 | 421 | 538 | 575 | 647 | 710 | 710 |

L'augmentation sur les recettes de voyageurs est de 1,090,000 fr. ou 7 0/0, ainsi répartie :

Sur la 1re classe, 522,000 fr. ou 11 0/0.
Sur la 2e classe, 379,000 fr. ou 7 0/0.
Sur la 3e classe, 189,000 fr. ou 4 0/0.

Le produit des trains de plaisir a été un peu plus faible en 1853 qu'en 1852 ; la recette a été de 344,000 fr. au lieu de 376,000 fr.

Nous avons continué à donner des billets circulaires permettant aux voyageurs de visiter les bords du Rhin, en allant par la ligne de Strasbourg et revenant par le Nord, et réciproquement. Il y a eu en 1853 1,648 billets de 1re classe et 946 billets de 2e classe, soit en tout 2,594 billets ou plus du double du mouvement de 1852.

Sur l'ensemble des recettes il y a eu une augmentation de *cinq millions* ou près de 17 0/0.

La longueur des lignes exploitées est restée la même qu'en 1852.

Les stations qui présentent l'augmentation la plus considérable sont indiquées ci-dessous :

| | 1852. | 1853. |
|---|---|---|
| Quiévrain, | 2,430,000 fr. | 3,371,000 fr. |
| Somain, | 540,000 | 1,101,000 |
| Raismes, | 87,000 | 153,000 |

Ces augmentations sont principalement dues au développement des transports de combustibles.

*Dépenses.*

Les parcours des trains, des locomotives et des wagons ont augmenté dans une plus forte proportion que les recettes ; néanmoins les dépenses du service de la traction n'ont augmenté que dans les mêmes proportions que les recettes. Cela tient à ce que le prix de revient du kilomètre parcouru a présenté un nouvel abaissement sur celui de l'année dernière. Le prix du kilomètre parcouru par les locomotives a été :

| | |
|---|---|
| Pour le service des locomotives et tenders, de | 0,664 |
| Pour le service des voitures et wagons, de | 0,218 |
| Total, | 0,882 |
| Il avait été en 1852 de | 0,932 |

Le prix du kilomètre de parcours des trains, qui avait été en 1852 de 1 fr., a été en 1853 de 0 fr. 98 c., locomotives et wagons compris.

L'ensemble des dépenses d'exploitation est résumé au tableau ci-dessous, qui présente la comparaison avec les recettes brutes :

| DÉPENSES D'EXPLOITATION. | DÉPENSES D'EXPLOITATION. | | | PROPORTION DES DÉPENSES AUX RECETTES | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1851 | 1852 | 1853 | 1851 | 1852 | 1853 |
| Administration centrale | 533,000 | 578,000 | 631,000 | 0,021 | 0,020 | 0,019 |
| Exploitation | 2,502,000 | 2,775,000 | 3,238,000 | 0,100 | 0,097 | 0,097 |
| Matériel et traction | 4,623,000 | 4,830,000 | 5,634,000 | 0,184 | 0,170 | 0,170 |
| Entretien et surveillance de la voie | 1,557,000 | 1,641,000 | 2,077,000 | 0,062 | 0,059 | 0,062 |
| Total des dépenses | 9,217,000 | 9,823,000 | 11,630,000 | 0,367 | 0,346 | 0,348 |
| Recettes après déduction | 25,107,000 | 28,430,000 | 33,434,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 |

| DÉSIGNATION des sections. | 1852 | | | | 1853 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Recette brute — par kil. | Dépense totale — par kil. | Recette nette — par kil. | Proportion de la dépense avec la recette. | Recette brute — par kil. | Dépense totale — par kil. | Recette nette — par kil. | Proportion de la dépense avec la recette. |
| Paris à Amiens | 103,890 | 31,020 | 72,870 | 0,229 | 86,900 | 26,130 | 62,770 | 0,297 |
| Amiens à la frontière | 56,000 | 18,860 | 37,140 | 0,337 | 49,300 | 18,300 | 30,830 | 0,231 |
| Lille à Calais et Dunkerque | 21,700 | 9,730 | 12,230 | 0,436 | 20,000 | 8,660 | 11,400 | 0,430 |
| Creil à Saint-Quentin | 19,870 | 9,130 | 10,370 | 0,467 | 17,500 | 8,050 | 9,450 | 0,461 |
| Amiens à Boulogne | 17,490 | 9,060 | 8,430 | 0,520 | 14,250 | 7,500 | 6,750 | 0,526 |
| Ensemble | 47,000 | 16,370 | 30,360 | 0,348 | 40,200 | 13,800 | 26,400 | 0,343 |

Les dépenses forment donc les 348/1,000 de la recette brute au lieu de 348/1,000 en 1852, et au lieu de 367/1,000 en 1851.

L'augmentation proportionnelle est à peu près insignifiante et est largement justifiée par l'augmentation considérable du trafic de petite vitesse qui entraîne plus de frais.

Sans comprendre les omnibus établis aux principales gares de notre ligne, les voitures qui desservent les villes et communes plus ou moins éloignées de nos stations, ont effectué *chaque jour*, pendant l'année 1853, 296 départs, parcouru 9,567 kilomètres, transporté moyennement 2,722 voyageurs et occupé 1,435 chevaux.

Pendant toute l'année, elles ont transporté 976,182 voyageurs et produit au chemin une recette de 3,043,538 fr., dont il faut déduire les subventions, qui se sont élevées à 271,933 fr., soit 9 0/0 de la recette réalisée à l'aide de ces voitures spéciales.

Si on ajoute à ces services les omnibus des stations, Paris et l'intérieur des villes exceptés, on arrive à un transport moyen de 3,636 voyageurs par jour, ou de 1,310,155 par an.

Nous avons fait établir le produit et la dépense de chacune des sections du chemin de fer. Le tableau ci-dessus donne le résultat comparé à celui de 1852.

Digitized by Google

Il y a augmentation dans les recettes brutes et dans les recettes nettes de chacune des sections.

Plusieurs mesures qui n'étaient, les années précédentes, qu'à l'état d'essai, et qui sont définitivement entrées dans la pratique de notre exploitation, nous paraissent avoir concouru dans une proportion utile à ces résultats satisfaisants. C'est ainsi que nous avons commencé à recueillir en 1853 les effets du nouveau tarif des houilles, qui n'a été mis en vigueur que dans les derniers mois de 1852. Tout nous fait espérer que l'année 1854 offrira, sous ce rapport, des produits encore plus beaux.

Nous avons organisé, pour les houilles, un service de transport par abonnement, qui présente de bonnes conditions au commerce, et qui assure à notre matériel un emploi à-peu-près uniforme pendant toute l'année, en faisant une répartition presque égale des expéditions entre les différentes saisons.

Le chemin de Ceinture ayant été mis, comme nous l'avons dit, en exploitation dans toute sa longueur, nous avons profité de cette communication nouvelle pour organiser, de concert avec les autres chemins de fer qui aboutissent à Paris, des tarifs communs sur les houilles et les cokes, qui permettent à ces combustibles d'arriver sans transbordement et à des conditions modérées de prix, à des distances assez considérables au delà de Paris. Nous ouvrons ainsi de nouveaux débouchés aux bassins houillers du Nord.

Enfin nous avons formé dans un certain nombre de localités des espèces de gares supplémentaires pour toute espèce de marchandises, soit de grande, soit de petite vitesse. Ce sont des bureaux où la marchandise est enregistrée et reçue pour l'expédition. Situés au centre des villes, ces bureaux sont plus rapprochés du commerce; ils lui offrent aussi plus de facilités pour les consignations et les réexpéditions, en un mot, pour tout ce que réclame l'intérêt des relations et des transmissions commerciales. Nous avons des bureaux centraux dans les villes de Paris, Amiens, Lille, Valenciennes, Roubaix, Armentières et Saint-Quentin.

Nous avons aussi, dans le même but, une succursale de correspondance à Cambrai, en attendant que cette ville soit directement desservie par une de nos lignes. Tous ces établissement sont en progrès et contribuent à augmenter l'importance de nos transports.

En résumé, les recettes de l'exploitation, déduction faite des impôts sur les voyageurs, des détaxes, des indemnités, des subventions aux correspondances, etc., se sont élevées en total à 33,403,497 49

Les dépenses de l'exploitation ont été de 11,724,129 22

Soit, pour excédant des recettes sur les dépenses. 21,679,368 27

En y ajoutant le solde de l'exploitation de 1852, 11,280 66

L'excédant disponible est de 21,690,648 93

Cet excédant a reçu les affectations suivantes :

| | |
|---|---|
| Amortissement prévu par les statuts, | 199,393 82 |
| Amortissement des obligations du Nord-Boulonnc, | 143,750 » |
| Amortissement de l'emprunt de 1852, | 142,000 » |
| Amortissement des obligations de Boulogne (1848), | 52,500 » |
| Amortissement supplémentaire, | 378,386 39 |
| Intérêts des actions à 4 0/0, 6,400,000 » | |
| dont il faut déduire les intérêts des placements des fonds, 757,230 49 | |
| | 5,642,769 51 |
| Intérêts des obligations. | 2,284,201 50 |
| Id. fonds dus à l'Etat. | 421,158 » |
| Réfection de la voie. | 361,000 » |
| Dividende des actions pour 1853, à raison de fr. 30 par action. | 12,000,000 » |
| Solde de l'exercice 1853 à reporter. | 66,488 71 |
| Somme égale à l'excédant disponible. | 21,690,648 93 |

Vous voyez, Messieurs, que le dividende à répartir sera de 30 fr. par action.

Il a été distribué au 1er janvier dernier, pour intérêts, 16 fr. par action.

Le produit total de chaque action pour l'année sera donc de 46 fr. par action, soit 11 1/2 0/0 du capital d'émission.

Le dividende de 30 fr. par action sera payé à la caisse de la Compagnie à dater du 1er juillet prochain; ceux de MM les actionnaires qui voudront le recevoir par anticipation, en auront la faculté, en bonifiant à la société 4 0/0 d'intérêts à partir du jour où ils auront touché jusqu'au 1er juillet.

L'exercice 1853 s'est trouvé grevé de quelques charges qui n'avaient pas pesé sur les années précédentes.

| | |
|---|---|
| Ainsi, vous trouvez dans les comptes une somme de | 517,000 » |
| de plus qu'on 1852, pour les intérêts et l'amortissement des obligations émises cette année là, seulement à l'expiration des quatre premiers mois. | |
| Vous y voyez également figurer pour la première fois les affectés à l'amortissement de l'emprunt à court terme, contracté en 1848 par la Compagnie de Boulogne. | 52,500 » |
| Nous avons dû aussi introduire dans les dépenses de l'exploitation une somme de | 100,000 » |
| formant le tiers des frais arriérés de surveillance que l'Etat a réclamé en masse, plus les | 360,000 » |
| attribués, comme nous l'avons dit, à la réfection de la voie principale. | |
| Votre Conseil d'administration a jugé qu'il y avait lieu de faire sur les recettes, à titre d'amortissement supplémentaire, un prélèvement de 378,000 fr. qui n'a été en 1852 que de 270,000 fr. Différence en plus | 108,000 » |
| Total des imputations nouvelles | 1,137,500 » |

Vous remarquerez, Messieurs, que plusieurs de ces charges sont temporaires. Quant à l'amortissement supplémentaire, il s'applique, soit à des suppléments de frais de premier établissement, soit aux sommes employées, comme il a été dit dans le rapport de 1852, à compléter les annuités pour le paiement de la dette envers l'Etat, sommes qui, selon les termes du rapport de 1853, ne peuvent rentrer ni dans l'amortissement des actions, ni dans celui des obligations émises.

Vous savez, Messieurs, que la dette de la Compagnie envers l'Etat provient de la réduction des actions au capital de fr. 400; elle était à l'origine de 40,000,000 de francs. Par les paiements qui ont été successivement effectués, et qui sont aujourd'hui de 2,000,000 francs par an, elle s'est trouvée réduite, au 31 décembre 1853, à 21,000,000 de francs, et elle sera entièrement soldée, capital et intérêts, en 1865.

Une résolution définitive vous sera proposée ultérieurement et en temps opportun, afin de liquider et de régler les questions financières qui se rattachent aux faits rappelés ci-dessus. En attendant, il est du devoir de votre conseil d'administration de s'appliquer à faire toujours la part égale entre le présent et l'avenir. Il serait souverainement injuste de surcharger le présent au profit de l'avenir; mais ce serait faire acte d'imprudence et de faiblesse que de léguer trop de charges à l'avenir par condescendance pour le présent. Nous pouvons, au surplus, compter sur une situation qui ne fera que s'améliorer. Conduite avec économie et avec une sage réserve, notre entreprise sera, nous en sommes convaincus, constamment à l'abri de tout ressaut, de toute brusque perturbation; et elle verra s'accroître, d'année en année, la prospérité dont elle a joui jusqu'à présent. Cette prospérité a pour base les immenses ressources des départements qui sont desservis par notre ligne principale et par ses embranchements. Dans ces contrées, les productions du sol, qui sont d'une si grande abondance et d'une si grande variété, sont encore dépassées par les résultats qu'obtiennent le commerce et l'industrie. Le chemin de fer apporte à des usines dont le nombre et l'importance augmentent chaque jour, les matières premières qu'elles emploient ou qu'elles transforment. Les usines, à leur tour, livrent au chemin de fer leurs produits manufacturés, destinés soit à la capitale ou aux départements de l'Est, du Midi et de l'Ouest, soit à l'exportation. Le génie actif des habitants les met généralement à l'abri des chômages ou cessations de travail qui viennent de temps en temps affliger les populations industrielles. Si une industrie dans le Nord est forcée de se ralentir ou de s'arrêter par l'excès de production ou par toute autre cause, on voit à l'instant une autre industrie s'élever et grandir à côté de celles qui l'ont devancée; et pour en revenir à notre point de vue, le même contingent de transport se produit toujours avec augmentation.

La preuve d'un progrès sans interruption résulte des comptes rendus qui vous ont été soumis, sur chacune des années écoulées depuis l'époque de la concession; elle est confirmée par les détails contenus dans le présent rapport sur l'exercice 1853; elle l'est plus encore par les produits obtenus pendant les dix-neuf premières semaines de 1854, et qui dépassent de 1,910,000 fr., soit de 17.2 0/0 ceux qui ont été réalisés en 1853 pendant la même période. Le passé et le présent vous répondent de l'avenir.

Conformément à l'art. 19 des statuts, vous aurez à procéder à la nomination de cinq administrateurs en remplacement des membres du Conseil dont le sort a décidé l'ordre de sortie. Les administrateurs sortants sont :

MM. le baron James DE ROTHSCHILD,
Jules MALLET,
le baron Anthony de ROTHSCHILD,
le baron Lionel DE ROTHSCHILD,
John Moss,
} administrateurs résidant à Londres.

Les membres sortants sont rééligibles.

Digitized by Google

## Chemin de fer Victor-Emmanuel.

*Rapport présenté par le Conseil d'administration de la Compagnie à l'assemblée générale extraordinaire, convoquée à Paris le 23 mai 1854.*

Présidence de M. Charles Lafitte.

Messieurs,

La loi du 29 mai 1853 vous a concédé le chemin de fer Victor-Emmanuel, allant du Mont Cenis à la frontière française d'une part, et à la frontière génevoise de l'autre.

Lorque le gouvernement sarde vous accordait cette concession, nous étions tous en droit de la considérer comme une entreprise très-avantageuse : la situation des affaires était florissante, le cours de la dette publique avait acquis un niveau très-élevé, l'intérêt de l'argent avait subi une dépression corrélative, et les capitaux se portaient avec ardeur dans les voies, si prospères alors, de l'industrie.

Les garanties sur lesquelles reposait votre concession et les chances satisfaisantes de son avenir devaient lui assurer une faveur toute particulière.

Mais bientôt un trouble inattendu vint altérer la sécurité générale.

Deux fléaux également funestes, la guerre et la disette, menacèrent à la fois l'Europe.

L'exportation rapide et constante du numéraire, l'inquiétude inspirée par les hostilités de la Russie et de la Turquie, la crainte même d'une conflagration universelle amenèrent une dépréciation chaque jour plus considérable des valeurs publiques, et la fortune des Compagnies, comme celle des particuliers, en reçut une atteinte profonde.

Lorsque les Compagnies les plus anciennes, soutenues par une exploitation fructueuse, subissaient les conséquences de la crise financière, la nôtre pouvait-elle s'en défendre, elle qui se trouvait encore dans la première période de son existence. On ne devait pas l'espérer.

Non que rien fût changé aux conditions propres de notre avenir ; chaque jour, au contraire, et nous sommes heureux de le déclarer, des études ordonnées par le Conseil venaient ajouter aux présomptions favorables qui avaient déterminé notre soumission.

Aussi, malgré la gravité des circonstances, avions-nous poursuivi résolument, sur toute la ligne, les études qui précèdent l'exécution des travaux, fidèles en cela au mandat que nous avions reçu, et à l'intérêt des actionnaires comme à celui des localités.

Cependant l'aspect de la politique s'assombrissait encore de jour en jour.

Malgré notre bonne volonté, que nul ne pouvait mettre en doute, la Savoie était avertie par son instinct national du danger qui menaçait toutes les entreprises semblables à la nôtre. Alarmée pour un chemin si profondément lié à sa prospérité future, elle multipliait auprès de nous et du gouvernement sarde, en raison de la gravité des circonstances, les démarches qu'elle croyait propres à hâter l'exécution de la ligne. Elle espérait trouver dans le commencement des travaux une garantie certaine de leur prochain achèvement. Elle eût voulu les voir entreprendre même avant l'accomplissement des formalités préparatoires les plus indispensables. Elle ne se rappelait pas assez qu'un mauvais départ est une première cause d'insuccès, et que se conformer à ses vœux, c'était encore aventurer sans utilité appréciable les restes du versement que vous aviez effectué.

D'un autre côté, beaucoup d'actionnaires français et anglais nous adressaient réclamations sur réclamations, nous faisaient visites sur visites, pour demander l'abandon immédiat et absolu de la ligne. Ils ne se souvenaient plus qu'un cautionnement considérable (4,500,000 f.) était engagé, que des dépenses indispensables avaient été faites pour la constitution de la Compagnie, pour le paiement de taxes onéreuses, pour les intérêts d'un semestre, et enfin pour des études presque terminées, et dont la haute valeur serait anéantie par notre retraite. Ils ne faisaient pas le compte de ce que pouvait coûter encore un long procès à soutenir avec l'Etat, et de ce qui resterait enfin des 100 fr. versés sur chaque action.

Les administrateurs de la Compagnie auraient manqué à leur premier devoir s'ils avaient cédé à l'entraînement des uns par une mise en œuvre irréfléchie, ou à la précipitation des autres par une regrettable désertion.

Eprouvés depuis longtemps par l'expérience de crises semblables, ils ont cherché au contraire à s'armer d'une constance égale à la rigueur des événements; mais vous n'en sauriez douter, Messieurs, leurs préoccupations avaient devancé les vôtres, car au poids des embarras communs s'ajoutait celui d'une responsabilité morale plus lourde encore.

Ils n'ont pourtant pas un instant perdu de vue ce respect des engagements pris, qui oblige les Compagnies aussi bien que les particuliers, et qui n'admet d'autre composition que la loi d'une absolue nécessité. Leur sollicitude était également vive pour les intérêts des actionnaires, remis entre leurs mains en des temps plus tranquilles.

Avant de se jeter dans les partis extrêmes, ils devaient se demander s'ils avaient bien épuisé toutes les combinaisons imaginables, si quelque ressource nouvelle ne pouvait pas être opposée aux difficultés publiques sans cesse renaissantes, et s'il n'y avait aucun moyen de sauvegarder, de part et d'autre, des droits si respectables à leurs yeux.

Les administrateurs comprenaient bien l'impossibilité d'avoir recours à des appels de fonds sans une modification profonde de la situation où vous vous trouviez. Au milieu d'une dépréciation pareille des valeurs sur lesquelles vous aviez dû compter pour répondre à ces appels, ils se rendaient compte de vos alarmes.

Ils vous voyaient sous le coup nécessaire de demandes répétées, pouvant s'élever jusqu'à un chiffre total de 500 francs par action, et cherchaient les moyens d'alléger la charge qui pesait sur vous.

Ils étaient également frappés du danger de compromettre le fruit de tant de dépenses antérieures. Ils avaient considéré les chances de confiscation du cautionnement auxquelles nous étions exposés ; ils avaient entendu les menaces de l'Etat. Sans croire à tant de rigueur, et tout en apercevant des moyens de défense dans l'article 4 du Cahier des charges, qui admet des restrictions pour le cas de guerre, ils savaient cependant que le gouvernement donnait à cet article une interprétation contraire à nos intérêts.

Ils repoussaient une telle interprétation : ils sont encore persuadés que les tribunaux ne l'auraient pas admise. Mais cette dissidence entraînait un jugement. S'il nous était défavorable c'était la perte de la partie la plus considérable de notre actif; si les juges se prononçaient pour nous, l'arrêt n'était que suspensif de nos obligations, suspension indéfinie comme la guerre elle-même.

Nous pouvions ne pas poursuivre nos travaux ; mais nous n'avions pas le droit d'y renoncer pour toujours

De là un accroissement considérable du capital engagé par le paiement successif des intérêts, et par la perpétuation des charges improductives mais inévitables ; peut-être même enfin une absorption totale de nos ressources, avant la cessation du conflit européen invoqué par nous comme une cause suffisante d'inaction.

Tandis que le conseil envisageait ainsi nos périls sous leurs différentes faces, il ne pouvait douter des préoccupations du gouvernement sarde. Comme la nôtre, sa situation était critique Le débat qui, dans l'hypothèse d'un dissentiment, devait fatalement s'élever sur l'art. 4, lui offrait une alternative aussi funeste qu'à nous-mêmes.

Ou il succombait et se donnait les regrets de l'attaque sans en recueillir les bénéfices, ou il réussissait et se trouvait conduit à la confiscation. S'il en venait à faire cet usage extrême de son pouvoir, quel en pouvait être le résultat ? Aurait-il essayé lui-même d'exécuter son chemin ? Mais il se serait heurté contre une évidente impossibilité quand les besoins impérieux de la politique réclamaient toutes ses ressources financières. Se serait-il adressé à d'autres Compagnies? Mais il les aurait vu tout effrayées dès le principe par tant de sévérité, ou fortes de notre refus même. Elles étaient d'ailleurs incapables d'agir aux conditions que nous devions abandonner, nous qui avions déjà réalisé des pertes dont nous pouvions ne plus tenir compte, et qui étions ainsi engagés de capitaux considérables. De là, nécessité évidente pour le ministère d'offrir à ces Compagnies de meilleures conditions, sans aucune certitude de succès. De là encore, comme conséquence de raison et d'équité, obligation de nous accorder ces conditions plutôt qu'à d'autres, si nous étions en mesure de les accepter nous-mêmes.

Hors de ces termes il n'y avait plus qu'ajournement illimité d'un chemin auquel la Savoie et le Gouvernement sarde attachent une grande et légitime importance : c'est-à dire dommage, incertitude, découragement pour tous.

Dans ces circonstances, et après des délibérations multipliées, une voie de salut vint s'offrir à l'esprit du Conseil d'administration. Confiant dans la justice de sa cause, et dans l'efficacité de son projet, il le transmit au gouvernement.

Nous savions, Messieurs, l'expérience nous l'avait appris, tout ce que nous devions rencontrer de lumières dans l'administration sarde. Notre appel s'adressait à des hommes éminents et pratiques que de rares talents avaient élevés et maintenus, malgré les agitations des partis, à la tête des finances et des travaux publics.

Ils ne repoussèrent pas nos premières ouvertures, et le projet revint bientôt à Paris avec des modifications qui portaient témoignage d'une haute intelligence de la situation.

Le président du Conseil d'administration n'hésita pas dès lors à se rendre au vœu de ses collègues, et faisant céder les intérêts personnels, divers et importants, devant celui de la Compagnie, il partit pour Turin afin d'en délibérer avec le ministère.

De longues conférences eurent lieu avec MM. de Cavour, président du Conseil des ministres, et Paleocapa, ministre des Travaux publics, et se terminèrent par la conclusion du traité provisoire dont il va vous être donné lecture.

Digitized by Google

Quoique nous n'ayions pas obtenu, Messieurs, tout ce que nous avions demandé, et que sur plusieurs points nous ayions rencontré une invincible résistance, nous avons hâte de rendre hommage à l'esprit conciliant et au zèle pour l'intérêt public, dont le ministère a donné de nouvelles preuves dans cette circonstance. Sans des sacrifices réciproques, de pareilles transactions deviendraient impossibles; aussi tous les efforts des négociateurs ont ils eu pour objet d'arriver à une combinaison qui pût obtenir à la fois vos suffrages et ceux du parlement.

Vous nous direz bientôt, Messieurs, s'ils ont été assez heureux pour remplir la première condition de ce programme difficile.

(Ici il a été donné lecture du texte de la Convention conclue le 27 avril dernier entre MM. de Cavour, Paleocapa et Ch. Laffitte.)

En n'examinant que les dispositions principales de ce contrat, si vous en comparez le texte à celui du cahier des charges primitif, vous reconnaîtrez que l'art. 1er réduit à l'obligation de construire 84 kilomètres seulement nos stipulations antérieures, qui nous obligeaient à en établir environ 24.

L'art. 3 fixe à un maximum de 15 millions le chiffre total des dépenses sur lesquelles portera la garantie de l'Etat, et rien ne nous fait supposer que ce maximum puisse être excédé. Cet article admet à figurer dans notre situation les dépenses antérieures comme les dépenses à venir de la Compagnie; ainsi, la différence qui pourrait résulter de la réalisation de votre cautionnement, ne diminuerait en rien le chiffre des avances à rembourser par l'Etat.

L'art. 4, afin de nous donner les moyens de rester dans la limite des 15 millions, réduit d'une manière notable les exigences techniques du cahier des charges sous beaucoup de rapports.

L'art. 9 nous assure la faculté ou de poursuivre les travaux à la fin de l'année 1856, ou de les abandonner tout à fait. Si des circonstances politiques plus heureuses, si des espérances, autorisées par une exploitation de quelques mois, si, enfin, la hausse de vos actions vous présentent l'avenir sous un jour favorable, vous continuerez; dans l'hypothèse contraire, vous vous retirerez.

Vous renoncerlez alors aux éventualités que peut vous offrir le réseau de la Savoie, et le Gouvernement se substituerait aux droits de la Compagnie; mais il paierait intégralement vos dépenses, jusqu'à concurrence d'un maximum de 15 millions, en titres de rentes 5 0/0 au pair; de telle manière qu'après cette option, laissée aux actionnaires eux-mêmes, votre pis-aller serait d'obtenir des capitaux employés un revenu de 5 0/0 en titres négociables à votre volonté. Vous savez, Messieurs, que si, comme tous les fonds publics, le 5 piémontais a subi le contre-coup de la guerre, il était au pair il y a peu de temps encore, et nous devons espérer de l'y revoir dans des temps plus ou moins prochains.

Vous vous associerez à nous quand nous exprimons l'espérance de voir renaître la confiance générale avant le terme des délais qui nous sont accordés. Ne nous est-il pas permis d'assurer que dès lors vos valeurs, reprenant le cours élevé auquel elles ont droit de prétendre, nous serions heureux de poursuivre et de mener à son terme l'utile voie inter-nationale à laquelle nous avons tous attaché de si sérieux intérêts?

D'ici là, Messieurs, ne perdons pas de vue que la combinaison nouvelle, dès qu'elle aura reçu votre sanction et l'approbation législative, doit porter le crédit du chemin Victor-Emmanuel à un niveau supérieur à celui du 5 0/0 sardo, puisque c'est en titres de ce fonds public que, dans la supposition la moins favorable, vous verriez convertir vos actions.

Par l'art. 10, nous avons voulu, dans l'hypothèse de l'abandon définitif avant la fin de 1856, nous assurer la possibilité de n'avoir plus à appeler que 50 fr. par action. Après que les nouveaux versements se seront élevés à ce chiffre de 50 fr., le traité nous donnerait le droit de compléter au besoin les dépenses nécessaires, par un emprunt ou une émission d'obligations.

Nous ne pousserons pas plus loin cet examen.

Mais il nous a semblé indispensable de vous soumettre, en même temps que la convention, un état qui résume notre situation financière, et vous donne la mesure des ressources destinées à faire face à nos engagements.

(Ici il est donné lecture à l'assemblée de la situation de la Compagnie.)

Si nous ajoutons à nos ressources disponibles les produits présumés de la réalisation du cautionnement, ainsi que d'un emprunt complémentaire, nous reconnaîtrons sans peine que sans avoir recours à des appels considérables, il sera possible de faire face à tous nos besoins d'ici au terme fixé pour notre option.

Nous avons pensé que c'était là le but que nous devions surtout nous efforcer d'atteindre. Si, dans cette négociation, nous n'avons pas un moment cessé d'être les représentants dévoués de vos intérêts, comme nous avons essayé d'être les interprètes de vos sentiments, nous aurons l'honneur, Messieurs, de vous proposer la résolution suivante :

» L'assemblée générale extraordinaire, convoquée à Paris, en vertu de l'autorisation ministérielle du 31 avril 1854, après avoir pris connaissance de l'exposé des motifs et de l'état de situation qui ont déterminé la convention ci-annexée, les approuve ainsi que cette convention elle-même, conclue provisoirement le 27 avril dernier à Turin entre le président du Conseil des ministres, ministre des finances, le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous réserve de l'approbation du parlement, d'une part; — et M. Charles Pierre-Eugène Laffitte, président du Conseil d'administration du chemin de fer Victor-Emmanuel, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par le Conseil d'administration, suivant délibération du 6 avril 1854, et sous réserve de l'approbation de l'assemblée générale dans un délai d'un mois au plus tard, d'autre part. »

(Cette résolution, mise aux voix devant l'assemblée, composée de plus de deux cents actionnaires, représentant plus de 32,000 actions, a été adoptée *à l'unanimité*.)

---

## Société des Ingénieurs civils.

*Séance du 7 mai 1854.*

Présidence de M. Vuigner.

L'ordre du jour appelle la suite de la discussion sur les rails et supports de rails employés dans les chemins de fer.

On rappelle que dans une précédente séance on avait résumé les conditions principales d'une voie qui semblait être dans de bonnes conditions de construction et d'entretien. Depuis, une étude plus complète sur cette matière a fait arrêter les dispositions suivantes pour être appliquées sur une nouvelle ligne.

Ces conditions sont :

1° Le rail sera à simple champignon; cependant la partie qui reposera dans le coussinet aura assez de largeur pour donner à la voie toute la stabilité qu'on obtient avec le rail à double champignon.

Ce rail aura à sa surface de roulement 64m/m, et sur la face d'appui dans le coussinet 56m/m; sa hauteur totale sera de 13 centimètres, et l'épaisseur du corps du rail sera de 19m/m. Il aura 6 mètres de longueur et pèsera 35k,5 par mètre courant.

2° Le coussinet de joint sera supprimé et remplacé par deux éclisses en fer de 0m,50 de longueur, placées de chaque côté du rail et maintenues par 4 boulons.

3° Il y aura six traverses par rail à égale distance les unes des autres.

Le but principal qu'on a cherché à atteindre a été d'obtenir pour le rail une surface de roulement plus solide, plus durable que celles des rails à double champignon, en reportant dans ce seul champignon une partie de la matière qui entre dans le second. Quant à l'avantage que présentent les rails à double champignon de pouvoir les retourner, cet avantage n'est pas aussi sérieux qu'il semble l'être au premier abord. Beaucoup de chemins qui ont des rails à double champignon les retournent; mais quand il devient nécessaire de leur faire subir cette opération, leur surface inférieure est déjà bien altérée, et il est à craindre qu'ils ne cassent promptement; c'est inévitablement ce qui doit avoir lieu.

La suppression du coussinet de joint et son remplacement par des éclisses a pour but d'améliorer la voie, en donnant à toute la ligne des rails une rigidité uniforme et constante. Ce système, qui a parfaitement réussi en Angleterre, a donné aussi en France, dans les essais qu'on en a faits, des résultats satisfaisants.

On fait observer que l'Allemagne, qui possède à peu près 10,000 kilomètres de chemins de fer, en a une très-faible proportion établis avec rails à deux champignons égaux; la plus grande partie est à large base.

Beaucoup d'expériences ont été faites sur la résistance des rails, entre autres celles exécutées par l'ordre du gouvernement de Prusse, pour décider la forme du rail à adopter pour les chemins de l'Est.

On a fait ces expériences, 1° sur des rails à double champignon; 2° sur les mêmes rails, mais avec champignon inférieur réduit, et 3° avec les mêmes rails avec champignon inférieur entièrement enlevé. Ces expériences, qui avaient pour but de déterminer la limite d'élasticité et le moment de la rupture, ont donné des résultats entièrement d'accord avec la théorie, que pour un même poids de matière, la résistance d'un rail augmente avec la distance de cette matière à l'axe neutre.

Les éclisses sont employées en Allemagne depuis 1847 au moins; elles sont fort usitées, parce qu'elles ont donné de bons résultats. Mais les joints avec éclisses ne sont jamais en porte-à-faux; ils reposent toujours sur une traverse.

La forme des éclisses varie beaucoup; elles sont fixées soit par deux, trois ou quatre boulons. Il y a des éclisses qui sont attachées aux traverses et faites de manière à présenter les

Digitized by Google

deux joues d'un coussinet; quelquefois, également, ces éclisses sont placées en dedans des coussinets en fonte. L'emploi des éclisses ne peut donner que de bons résultats et doit avoir l'avantage de rendre la voie uniforme.

Dans un voyage fait récemment en Angleterre, on a observé des lignes de fer sur lesquelles l'emploi des éclisses datait de deux ou trois ans, et nulle part on ne s'est aperçu que les boulons qui les maintenaient manifestassent le moindre jeu, parce qu'il arrive que la tête du boulon se rouille et que, dès lors, l'écrou ne peut plus se desserrer; il faut seulement avoir soin, lorsqu'une voie nouvelle vient d'être posée, de faire des visites fréquentes; mais, au bout de quelque temps de pluie, cette précaution devient inutile.

Dans la pose des éclisses, on laisse toujours du jeu latéral entre le boulon et le rail pour permettre la dilatation. Dans ce système, le boulon ne fait que serrer l'une contre l'autre les deux éclisses qui embrassent les deux faces du rail, et c'est dans ce sens que les boulons agissent.

Avec les éclisses, lors même que les traverses sont mauvaises, que la voie est mal bourrée, et qu'il y a des flexions de 1 jusqu'à 2 centimètres entre deux points d'appui, on remarque que cette flexion ne se reporte pas au point des rails pour tendre à les séparer, et que les voitures qui circulent sur une semblable voie ne sont en rien affectées par cette mauvaise condition. — On ne ressent aucune de ces secousses désagréables qu'on ressent d'ordinaire à chaque coussinet de joint. En Angleterre, avec l'emploi de l'éclisse, les traverses étant écartées de 0m,90, le plus grand porte-à-faux du rail sur le coussinet est de 0m,70; cette dimension n'est du reste pas absolue; elle peut varier, pour un même chemin, de 0m,75 à 0m,80, suivant l'état de la voie.

Au chemin de fer du Nord, on doit adopter sept traverses avec des rails de 6 mètres de long.

Un essai, fait au chemin de fer du Nord, des systèmes à éclisses de Samuel Sore, a bien réussi, quoique cet essai ait été fait dans de mauvaises conditions.

Mais ce système est un peu plus cher que le système à éclisses ordinaire.

On fait observer qu'avec ce système de voie à éclisses, on obtient une rigidité et une stabilité comme sur une voie sur longrines; mais, dans ce système, l'écartement des traverses, fixé à 1 mètre, est très-suffisant avec un bon ballast.

Pour le rail à double champignon, on trouve que, dans bien des circonstances, il est bon de pouvoir retourner un rail, si ce n'est à cause de son usure, au moins à cause de quelques défauts de fabrication qui ne se développent qu'après un certain temps de service. D'ailleurs, cette forme est théoriquement la plus résistante, et au point de vue de la fabrication, la forme symétrique est une garantie de bonne façon.

Enfin, dans la voie adoptée pour la ligne de Mulhouse, on ne voit pas les motifs qui ont pu conduire à élargir la table de roulement, et à la porter de 64 à 64 millim.

On répond que la forme de rail à simple champignon, bien que n'étant pas aussi résistante théoriquement que celle à double champignon égaux, présente cet avantage, de reporter l'économie de matière de l'une sur l'autre; elle permet de renfler le champignon dans son raccord avec la partie verticale, et il est facile de remarquer sur les rails anciens, que cette partie du rail qui fatigue davantage, est plus écrasée qu'elle n'est usée, en sorte qu'il n'est pas rare de voir des lamelles de 60 à 80 centimètres de longueur se détacher du champignon, quand celui-ci a une saillie trop faible, et qu'il n'est pas soutenu comme il l'est dans les rails Brunel, Barlow, et comme on a cherché à le faire dans le rail du chemin de Ceinture et du chemin de Mulhouse.

Enfin, un motif sérieux pour donner au champignon supérieur une largeur plus grande qu'au champignon inférieur, c'est que ce champignon supérieur s'use, se détériore, et qu'au bout d'un certain temps, il a perdu de sa résistance première; que cette résistance tend à se rapprocher de celle du champignon inférieur, de manière à mettre les deux surfaces en équilibre.

En dernier lieu, la considération qui a conduit à porter de 60 à 64 millim. la largeur de la table de roulement des rails, est l'augmentation de résistance, augmentation représentée par le rapport $\frac{70}{64}$.

On appuie les observations sur l'emploi du rail à simple champignon, et on ajoute qu'il faut, dans le service, enlever toute tentation de retourner les rails; qu'au chemin de fer de Rouen, quelques accidents, sans gravité heureusement, ont fait mettre une grande réserve pour retourner un rail. Quand la table de roulement est usée ou détériorée, on met le rail de côté.

On fait observer, au contraire, qu'il y a un grand avantage à pouvoir retourner les rails; ainsi, au chemin de fer du Nord on a des rails qui servent depuis 8 ans et qui, retournés, font encore un très bon service.

Aujourd'hui encore, toute la voie principale du chemin du Nord est avec rails de 30 kil.; quelques faibles portions renouvelées sont en rails de 37 kil. Avec les rails de 30 kil., par l'addition d'une cinquième traverse et le remplacement du ballast ancien par un nouveau ballast de bonne qualité, on a aujourd'hui une voie en très bon état. Quant à la quantité de rails retournés, elle est très considérable, et ce travail, fait avec soin, intelligence et discernement, n'a jamais été cause d'aucun accident.

En ajoutant la cinquième traverse à la voie, on a réglé comme il suit l'écartement des traverses: 0m,75 entre les traverses de joint et les traverses intermédiaires adjacentes, et 1 mètre entre les autres traverses intermédiaires.

Cependant, une voie disposée avec les écartements suivants entre les traverses: 0m,66, — 1m,04, — 1m,10, — 1m,04, — 0m,66, donne encore des résultats plus satisfaisants par sa solidité et sa stabilité.

M. Poirée, ingénieur des ponts et chaussées, invité à la séance, revient sur la question de l'écartement des traverses; il dit qu'au chemin de Lyon on s'est bien trouvé de l'adoption des cotes suivantes: 0m,80 entre la traverse de joint et les traverses intermédiaires adjacentes, et 1m,13 entre les autres traverses intermédiaires. Quant à la difficulté de bourrer, qui résulte de l'écartement de 0m,80, elle existe effectivement; mais quand cette opération est faite avec soin, dans les premiers temps du service, le ballast se comprime, et il devient inutile d'y retoucher.

La suite de la discussion relative à l'établissement des voies sur longrines est renvoyée à la séance prochaine.

La Société a reçu:

1° De M. Barberot, membre de la Société, un exemplaire d'une Note sur l'emploi des serre-rails et table-rails;

2° De la Société d'agriculture de l'Aube, une collection de la 2e série de ses Bulletins;

3° De M. Bellier, membre de la Société, une collection des cahiers des charges de la compagnie du chemin de fer du Midi.

Husquin de Rhéville.

# PARTIE TECHNIQUE.

## Essieux des voitures de chemins de fer.

### I. — *Exposé.*

« Les dangers auxquels les convois sont exposés par suite d'une rupture d'essieu ont provoqué les efforts les plus sérieux parmi les constructeurs et les chefs d'usine, pour mettre cette partie du matériel roulant à l'abri des chances d'accidents, autant que l'état actuel de la science des chemins de fer peut le permettre. Aussi le choix du métal et les précautions prises dans la fabrication sont en général si minutieux que, malgré la diversité des provenances et celle des méthodes de fabrication, les résultats obtenus sont très favorables, et donnent heureusement une très grande sécurité.

Cependant les ruptures d'essieux sont encore assez fréquentes, quoiqu'elles n'entraînent que fort rarement des suites fâcheuses. Il peut donc être utile de continuer les recherches sur les causes de rupture, d'examiner les résultats statistiques obtenus sur le plus grand nombre de chemins, de comparer les diverses méthodes de fabrication, et enfin d'indiquer les épreuves auxquelles on doit soumettre les essieux sans en altérer la solidité.

C'est l'examen succinct des phases par lesquelles un essieu doit passer, qui formera l'objet du présent travail.

### II. — *Causes de rupture des essieux.*

Il est hors de doute aujourd'hui, et l'expérience l'a suffisamment démontré, que les essieux des locomotives et des wagons changent en général leur contexture au bout d'un certain temps, et qu'ils deviennent cristallins, par suite des efforts auxquels ils sont soumis dans l'exploitation, et qui sont le résultat des chocs et de la torsion combinés.

Comment ce changement s'opère-t-il dans l'intérieur du métal? C'est là une question qui ne se trouve encore résolue que par des hypothèses, dont voici celle qui paraît la plus plausible:

« Après la séparation du carbone par l'affinage, et à la suite des opérations du marteau et du laminoir, la fonte, avec son grain brillant, est changée en fer à contexture fibreuse. Cet état métallique n'est pas un état naturel, il est artificiel; il est donc fort possible qu'à la suite des chocs et des vibrations auxquels les essieux sont exposés, les atomes du métal acquièrent un mouvement libre entre eux, de façon qu'ils se replacent dans leur position primitive et naturelle, et qu'ils acquièrent de nouveau les qualités physiques de la fonte, en ce sens que le fer élastique est changé en fer dur et cassant. »

En tout cas, et quoi qu'il en soit, la résistance

Digitized by Google

des essieux en fer devient douteuse dans un temps donné, et leur rupture peut arriver à la suite du changement de la contexture.

Un fait assez curieux vient de corroborer cette hypothèse :

« Il y a près de six ans que les usines de Seraing ont fourni à un chemin de fer sarde une grande quantité d'essieux. On a exigé que chaque pièce fût trop longue d'un pied ; on a cassé ce bout superflu et on l'a minutieusement examiné pour reconnaître le mode de fabrication et pour se convaincre que ce fer se trouve à l'état fibreux. Malgré les précautions qu'on a prises dans le choix des essieux, la plus grande partie de cette fourniture est devenue cristalline ; les essieux se sont cassés fréquemment et sont maintenant presque tous remplacés. »

Cette altération des essieux étant donc suffisamment reconnue, il ne reste plus qu'à remonter à son origine.

III. — *Origine de l'altération des essieux.*

Les causes qui produisent directement la torsion et le choc des essieux et qui entraînent leur rupture, peuvent se classer ainsi qu'il suit :

1° *Les inégalités dans la pose de la voie* proviennent de la solution de continuité dans les rails ; laquelle discontinuité, ou plutôt la mobilité des rails, a pour conséquence immédiate leur surélévation pendant le passage des trains. Dans les grandes vitesses, les roues courbent les rails, dont les extrémités sont redressées, et sur lesquelles glissent les roues pour retomber sur le rail suivant ; dans les petites vitesses, le poids de la roue agit seul sur le rail, qui est affaissé et par conséquent dépassé par le rail suivant que la roue heurte ; de là une nouvelle espèce de choc. Dans les gares, le glissement des roues pressées par les freins, se joint à ces chocs. Les effets des chocs disparaissent complétement sur les chemins de fer à attaches invariables, telles que les plaques vissées ; la mobilité des rails n'a lieu que sur les chemins à coussinets à simple coin, ou à rails de Brunel.

Il serait donc d'une utilité réelle de vérifier le nombre des ruptures d'essieux sur les rails à joint mobile, et de le comparer à celui fourni par les rails fixes. Le cas le plus favorable pour un pareil examen se présenterait si les essieux sortaient de la même usine, et qu'on n'eût pas besoin de faire entrer, comme élément d'appréciation, le mode de fabrication.

En France, tous les chemins de fer sont à joint mobile ; en Allemagne, presque toutes les lignes nouvelles possèdent des plaques vissées ; il serait donc très facile d'établir la comparaison proposée.

2° *La fabrication des essieux n'a pas encore été poussée partout au dernier degré de perfection ;* les loupes ne sont pas suffisamment forgées, le laminage n'agit pas d'une manière assez énergique et intime sur le noyau de l'essieu, et ne forme qu'une écorce qui se trouve souvent entamée sur le tour. Par ce procédé, les fusées qui ont à présenter la plus grande résistance sont quelquefois réduites au dernier diamètre, et sont alors en métal moins dense que le milieu de l'essieu, qui a moins à résister.

3° *Les essieux laminés, à forme cylindrique, n'offrent pas une résistance égale dans toute leur étendue ;* ils sont plus solides au milieu qu'aux fusées, où les chocs exercent principalement leurs efforts. Aussi, dès qu'on a reconnu cet inconvénient, on a donné aux essieux plus d'épaisseur vers les extrémités, d'après les modèles anglais, qui se composent de deux troncs de cônes juxta posés à leur sommet ; les chocs sur la circonférence des roues se transmettent non-seulement aux fusées, mais encore au milieu de l'essieu.

4° *La torsion* est très apparente, tant dans les alignements que dans les courbes, où l'on voit souvent une roue restée en arrière n'avancer que quand l'effort de torsion dépasse le coefficient de frottement ; dans ce cas, la roue glisse très rapidement sur le rail, comme le ferait un cône, auquel on voudrait faire parcourir une ligne droite sur une surface plane. L'angle de torsion n'est pas appréciable *à priori* ; du reste, les effets de la torsion ne peuvent pas être évités comme ceux qui proviennent du choc.

Pour un seul et même chemin de fer, les amplitudes des torsions et les forces qui les produisent doivent être égales ; les rayons des roues et des essieux peuvent changer, mais ils produisent alors un angle constant de torsion, qui, d'après la théorie, est proportionnel au rayon de la roue, et en raison inverse de la quatrième puissance du diamètre de l'essieu ; dans cette circonstance, les petites roues auraient l'avantage sur les grandes roues, car la réduction du diamètre entraînerait une diminution de la torsion dans un rapport très élevé, quand on s'en réfère au résultat donné par ce calcul, qui mérite d'être confirmé par des expériences directes.

On ne peut qu'atténuer les effets de la torsion, et, pour y arriver, il faut donner aux roues de chaque essieu des diamètres mathématiquement égaux ; malgré ces précautions, l'inexactitude dans la position réciproque des essieux subsistera toujours, de même que les inégalités dans la forme de leurs bandages ; leur usure sera toujours inégale ; en outre, l'inégalité de la pression des freins, la traversée des courbes, et les lacets des wagons, produiront la torsion des essieux tant que les roues seront fixes.

Toutes les torsions et compressions, tous les chocs auxquels les essieux sont exposés, exercent directement leur effet de destruction sur la fusée : aussi, presque toutes les ruptures ont lieu dans cet endroit.

Il serait donc utile de chercher à réduire, autant que possible, ces effets, et d'étudier l'influence que les divers systèmes de roues exercent sur les fusées ; on sera alors probablement conduit, en France, à appliquer les roues composées de deux plaques en tôle, dont l'usage commence à se répandre en Allemagne sur une très vaste échelle. Malgré leur grande élasticité, ce qui est leur caractère distinctif, ces roues offrent une résistance suffisante.

A plusieurs reprises on a reconnu la nécessité de se rendre un compte exact des différentes circonstances qui accompagnent ces ruptures, et on a eu recours à des essais directs dont voici un aperçu.

IV. — *Observations directes sur les essieux.*

Des observations nombreuses ont été faites sur le chemin de fer rhénan, de Bruxelles à Cologne, au sujet de la résistance et de la durée des essieux en fer forgé ou en fer laminé ; ces observations ont démontré que les essieux forgés changent leur contexture beaucoup plus rapidement que les essieux laminés, et que, par conséquent, ils se cassent plus tôt.

La rupture fréquente des essieux sur les chemins de fer de l'Etat, en Autriche, a déterminé le gouvernement à faire des essais directs ; il s'est fait livrer des modèles au nombre de quatorze, de fabrication belge, allemande et anglaise, ayant tous 0m,09 de diamètre, et un poids de 125 kilogrammes, à l'exception de l'essieu anglais de l'usine de Leeds, de 94 kilogrammes.

Ces essais ont conduit à la conclusion pratique de donner aux nouvelles fusées un diamètre de 0m,091 au lieu de 0m,076, dimension primitive.

Premier essai. — *Dans les recherches sur les défauts de fabrication,* on a laissé tomber, d'une hauteur de 10 mètres, les essieux par leur milieu, sur un rouleau en fonte. Plusieurs essieux allemands et belges n'ont pas résisté à cette épreuve. La méthode de fabrication belge n'a pas donné des résultats satisfaisants. On avait essayé de faire un noyau en fer fibreux et de l'entourer de fer trempé. La soudure n'a pas eu lieu d'une manière complète ; cependant le principe de fabrication peut être bon ; il ne s'agirait que de le perfectionner.

Deuxième essai. — *L'épreuve relative à la contexture et à la qualité du fer* a consisté dans la flexion des essieux jusqu'à leur rupture, au moyen d'un poids qu'on a laissé retomber de différentes hauteurs. Un seul essieu a résisté, celui en fer puddlé et laminé fourni par une usine allemande. Le mouton n'a pas pu le briser ; cassé ensuite avec le marteau, il a présenté une contexture pure, fibreuse et argentine, qui indique la qualité supérieure du fer.

Troisième essai. — *Pour mesurer la solidité des fusées,* on a compté les coups de marteau nécessaires pour les briser. Cet essai a été favorable aux fusées forgées.

Les essieux qui, dans le cas précédent, sont restés intacts, n'ont pas résisté, quant à leurs fusées, par la raison que cette partie n'avait pas été suffisamment travaillée.

Du reste, s'il n'était pas généralement admis que les fusées ne résistent que quand elles sont convenablement forgées, le fait suivant le prouverait :

« Dans l'établissement de Seraing on a laminé un essieu dont l'un des bouts seulement a été forgé ; on a ensuite tourné les fusées, qui ont été cassées avec un marteau d'un poids de 13 kilogrammes. La fusée laminée a reçu 200 coups, et s'est brisée au 39e coup donné en sens opposé ; la fusée forgée a reçu 200 coups dans un sens, puis 200 coups dans l'autre sens, et n'a pas pu être cassée qu'après une entaille de 0m,008, et avec 18 coups de marteau de 20 kilogrammes. »

Partout on cherche donc à perfectionner les méthodes de fabrication ; en Allemagne on a eu recours aux essieux en acier, sur lesquels suivront maintenant quelques indications.

ÉMILE WITH.

---

**Chemin de fer piémontais.**

Plusieurs journaux annoncent que le chemin de fer de Turin à Suze a été inauguré lundi dernier en présence du roi de Piémont. La durée du trajet de Paris à Milan et à Gênes se trouve ainsi notablement réduite, la voie de fer existant dès ce moment d'une manière continue jusqu'au pied du versant méridional du mont Cenis.

Digitized by Google

## Exploitation des chemins de fer.

*Tarifs internationaux.*

La Belgique vient d'ouvrir des négociations avec les diverses Compagnies de chemins de fer en Allemagne, pour amener la rédaction de tarifs uniformes pour le transport des marchandises, tarifs qui seraient divisés partout d'après les mêmes catégories d'objets à transporter et établis avec une grande économie.

## Chemins de fer espagnols.

On lit dans *la Espana* du 6 mai :

«La commission d'ingénieurs nommée il y a quatre mois pour étudier sur le terrain les deux tracés d'Avila à Ségovie, sur le chemin de fer de cette dernière ville à Valladolid, a terminé ses travaux et doit les livrer sous peu au gouvernement. »

La direction générale des travaux publics en Espagne vient de publier l'état général des diverses lignes en exploitation et en construction. Nous donnons ce travail intéressant :

| LIGNE DE MADRID A ALMANSA. | Longueur. kil. mèt. | Distance de Madrid. kil. mèt. | Total. kil. |
|---|---|---|---|
| *En exploitation.* | | | |
| De Madrid à Getafe, | 13 427 | 13 427 | |
| De Getafe à Pinto, | 6 977 | 20 404 | |
| De Pinto à Valdemoro, | 6 294 | 26 698 | |
| De Valdemoro à Cienpozuelos, | 6 490 | 33 188 | |
| De Cienpozuelos à Aranjuez, | 15 047 | 48 235 | 99 443 |
| De Aranjuez à Villasequilla, | 23 159 | 71 394 | |
| De Villasequilla à Huerta, | 10 140 | 81 534 | |
| De Huerta à Tembleque, | 17 900 | 99 443 | |
| *En construction.* | | | |
| De Tembleque à Villacañas, | 18 500 | 117 094 | |
| De Villacañas à Quero, | 15 500 | 133 443 | 48 |
| De Quero à Alcazar, | 14 | 147 443 | |
| De Alcazar à Criptana. | 8 | 155 443 | |
| De Criptana à Socuéllamos, | 33 | 188 443 | |
| De Socuéllamos à Villarobledo, | 15 | 203 443 | |
| De Villarobledo à Minaya, | 23 | 226 443 | |
| De Minaya à la Roda, | 17 | 243 443 | |
| De la Roda à la Gineta, | 16 500 | 259 943 | 75 |
| De Gineta à Albacete, | 18 500 | 278 443 | |
| De Albacete à Peñacarcel, | 28 | 306 443 | |
| De Peñacarcel à Alpera, | 30 | 336 443 | |
| De Alpera à Almansa, | 22 | 358 443 | |
| EMBRANCHEMENT D'ALICANTE. | | | |
| *En construction.* | | | |
| De Almansa à la venta de la Encina, | 15 473 | 373 916 | |
| De la Venta à la Villena, | 21,376 | 395 292 | |
| De Villena à Sax, | 10 928 | 406 220 | |
| De Sax à la Rambla de las Salinetas, | 15 528 | 421 748 | |
| De la Rambla al Cuartel, | 16 478 | 438 226 | |
| Del Cuartel à Alicante, | 15,780 | 454 006 | |
| EMBRANCHEMENT DE VALENCIA. | | | |
| *En construction.* | | | |
| De Almansa à Jativa, | 93 270 | 451 713 | |
| De Jativa à Manuel, | 7 244 | 458 957 | |
| De Manuel à Cargagente, | 8 917 | 467 874 | 8 917 |
| *En exploitation.* | | | |
| De Carcagente à Alcira, | 3 063 | 470 9 | |
| De Alcira à Benifayo, | 15 485 | 486 124 | |
| De Benifayo à Silla, | 9 036 | 495 180 | 43 294 |
| De Silla à Valencia, | 11 702 | 506 882 | |
| De Valencia al Grao, | 4 286 | 511 168 | |
| EMBRANCHEMENT DE CIUDAD-REAL. | | | |
| De Socuellamos à Argamasilla, | 33 930 | 222 373 | |
| De Argamasilla à Manzanares, | 28 160 | 230 533 | |
| De Manzanares à Daimiel, | 24 180 | 274 713 | |
| De Daimiel à Almagro, | 20 560 | 292 273 | |
| De Almagro à Ciudad Real, | 24 430 | 316 703 | |

LIGNE DE CADIZ A SEVILLA.

| | |
|---|---|
| 1re section : De Cadix à la porte de Santa Maria, | 38 kilom. |
| 2e section : De Jerez au rio Salado, | 60 |
| 3e section : Du rio Salado à Séville, | 42 1/2 |

La première section de la ligne de la porte de Santa Maria à Jerez, qui est sur le point d'être livrée à la circulation, a 16 kilom.; la ligne entière sera de 150 kil.

LIGNE DE TARRAGONE A REUS.

Son étendue totale est de 13 kil. 160 mèt., à savoir :

| | | |
|---|---|---|
| De Tarragona à Villaseca, | 7 kil. | 790 mèt. |
| De Villaseca à Reus, | 5 | 370 |

DE BARCELONE A GRANOLLES (1re SECTION DE LA LIGNE DU NORD DE LA CATALOGNE.

| | | |
|---|---|---|
| Etendue, | 20 kil. | 730 mèt. |
| En exploitation, | 20 | 256 |

## Forges.

SAINT-DIZIER.

Nous faisions remarquer, dans notre précédent bulletin, une amélioration sensible dans la position du marché. Elle s'est bien soutenue pour la généralité des articles. Les marchands qui croyaient à la baisse sont enfin obligés d'en venir aux assortiments qu'ils avaient jusqu'alors différés et que la vente au détail les forcent à faire. La récente mesure de la Banque et du Comptoir national, qui viennent d'abaisser le taux de l'escompte, doit y entrer pour quelque chose.

Les prix n'ont pas varié sensiblement. Fonte à fer, 155 et 160 fr.; on nous donne connaissance d'un marché récent à 155 fr. — Fonte à refondre, 190 et 192 fr. 50; les derniers placements ont été faits au premier de ces prix.

Les fers battus à la houille sont mieux demandés et soutiennent leurs cours.

Pour les fers laminés, il y a moins d'ordres que précédemment, sans doute on attend les résultats de la réunion des lamineurs, qui se tient, à cette heure, à Paris.

*Feuillards.* — Une usine spéciale, le laminoir du Closmortier facture cet article aux prix suivants : 3 m/m 1/2, 360 fr.; 2 à 3 m/m, 370 fr.; 1 m/m 1/2, 390 fr.; 1 m/m, 420 fr.; 3/4 de m/m, 460 fr.

Les ronds et petits carrés, en fer fort, sont cotés par la même usine à 400 fr.

Les fortes pluies, qui n'ont discontinué de dix jours, et qui ont été presque générales, ont permis à plusieurs usines de reprendre leur travail; la crûe d'eau en gêne momentanément quelques autres.

PARIS.

La semaine a été moins bonne que la précédente pour la vente. Quant aux cours, il serait inopportun d'en parler. Nous attendrons le résultat de la réunion que nous avons annoncée pour aujourd'hui et qui ne peut nous parvenir que demain soir.

*Métaux.* — Le cuivre est ferme aux prix anciens. La France tend de plus en plus à s'affranchir du monopole de l'étranger; l'Algérie possède des minerais de qualité que la Société fermière des fonderies de Caronte et de la Méditerranée exploite; les produits sont reconnus excellents. On mande qu'on va reprendre les travaux d'extraction dans certaines minières qui avaient été abandonnées, parce que l'exploitation en avait paru un instant difficile. — Le plomb est sans changement. — Le zinc a faibli; sa cote est aujourd'hui ainsi fixée : brut, 60 fr.; Vieille-Montagne, 65 fr.; laminé, 70 fr. — Les avis des marchés régulateurs de l'étain sont sans variation; à Paris, les prix sont les mêmes, cependant l'étain anglais est coté de 320 à 325 fr. — En général, les arrivages des métaux, sur nos différents ports, sont très faibles.

O. SAUPIQUE.

## MARCHÉS ÉTRANGERS.

### Prix des fers en Angleterre.

La position du marché n'a pas varié; la demande et les prix se soutiennent. La fonte est

Digitized by Google

toujours en bonne voie et se cote, numéros mélangés, 404 fr. La fonte Gartscherrie vaut 408 et 409 fr.

Les produits métallurgiques, et particulièrement les fontes brutes, les fers en barres ou ouvrés ont réalisé une augmentation considérable. Elle peut être évaluée pour l'ensemble à plus de 11 millions de francs. Les modifications libérales introduites dans le tarif français, n'y ont certainement pas été étrangères.

Il est permis d'attribuer, en partie du moins, à la même cause, l'accroissement de 215,397 tonnes, d'une valeur de 3,265,675 fr., qu'on relève pour la houille. L'abaissement du droit en France est venu fort à propos atténuer, pour les consommateurs, les effets du renchérissement de ce combustible.

La quincaillerie et la coutellerie sont au nombre des articles d'exportation qui se soutiennent le mieux.

---

### Prix des fers et charbons en Belgique.

Les avis de la Belgique n'annencent rien d'important; les fontes et fers restent aux prix connus et cotés dans nos derniers numéros.

---

Nous extrayons de l'arrêté préfectoral qui fixe des tarifs pour les transports de toute nature, applicables à la section de Saint-Dizier, les paragraphes suivants :

La Compagnie des chemins de fer de l'Est est autorisée à transporter la houille et le coke, par wagon de 5 à 8,000 kilogr., de la station de Forbach à la station de Saint-Dizier (258 kilomètres) à raison de 12 fr. 90 par 1,000 kil.

Les Compagnies des chemins de fer du Nord et de l'Est sont autorisées à transporter la houille et le coke, par wagon complet de 10,000 kilogr., sur les placards et aux prix indiqués ci-dessous :

| | | | |
|---|---|---|---|
| De Quiévrain à St-Dizier | (525 kil.) | 17 fr. | 90 |
| De Valenciennes id. | (512 » ) | 17 » | 60 |
| De Raismes id. | (506 » ) | 17 » | 40 |
| De Somain id. | (491 » ) | 16 » | 90 |
| De Douai id. | (477 » ) | 16 » | 70 |

---

BOIS.

Les affaires sont à peu près nulles ; on parle de deux ou trois ventes qu'on dit être faites en baisse. La mauvaise tenue des bois sur le canal, causée sans doute par l'abondance, réagit forcément sur notre marché. On cite les prix de 95 à 105 fr. pour l'entrevous, et de 145 à 155 pour l'échantillon.

Le départ de plusieurs trains de sciages est arrêté par la crue de la Marne. Les eaux sont assez fortes pour empêcher aussi les départs de trains de charpentes qui descendront au commencement de la semaine prochaine.

O. Sauvique.

*(L'Ancre de Saint-Dizier.)*

---

C'est avec empressement que nous ouvrons nos colonnes à la note suivante qui nous est adressée par une commission d'anciens élèves de l'École centrale :

### Monument Th. Olivier.

*Souscription ouverte par les anciens élèves de l'École centrale des Arts et Manufactures, pour ériger un tombeau à M.* Th. Olivier, *l'un des fondateurs de l'École.*

La souscription ouverte pour élever un tombeau à M. *Théodore Olivier* sera close le 30 juillet prochain. La commission d'anciens élèves de l'École centrale des Arts et Manufactures, chargée de préparer l'exécution de cette œuvre de gratitude envers l'un des fondateurs de l'École, a dû reconnaître que la circulaire destinée à annoncer la souscription n'a pu parvenir à tous ceux qui veulent prendre part à celle-ci. Elle remplit donc un devoir en publiant cet avis.

Les souscriptions peuvent être adressées à MM. Priestley, trésorier de la commission, 17, rue Neuve-Saint-Gilles ;

Guillot, caissier de l'École centrale, à l'École ;

Delacroix, agent de la Société d'encouragement, 44, rue Bonaparte ;

Husquin de Rhéville, archiviste de la Société des Ingénieurs civils, 26, rue de Buffault.

Les souscripteurs sont invités à se réunir le 27 juin, à huit heures du soir, dans l'un des amphithéâtres de l'École centrale, pour entendre le rapport de la commission et arrêter le projet du monument qui sera élevé à M. Olivier par ses élèves et par ses amis.

---

### Décoration.

Le *Moniteur belge* nous apporte une bonne nouvelle :

M. Petit de Coupray, inspecteur général au chemin de fer d'Orléans, ancien élève de l'école polytechnique, vient d'être nommé chevalier de l'ordre de Léopold. C'est une juste récompense de ses nombreux et utiles travaux dans l'intérêt de l'industrie des chemins de fer.

---

### Faits divers.

Lyon a Genève. — Les travaux du chemin de fer de Lyon à Genève vont bientôt, d'après ce qu'on annonce, commencer sur trois points :

1° Au faubourg de Bresse à Lyon, pour l'établissement d'une gare provisoire ;

2° Au passage de la rivière d'Ain sous Loyes ;

3° Sur le territoire de Montagnat et Péronnas, et dans la forêt de Seillon, aux abords de Bourg.

L'État, les administrations des communes et des hospices, et les propriétaires particuliers, se sont empressés de donner à la Compagnie les autorisations nécessaires pour la prise de possession immédiate des terrains et le commencement des travaux.

*(Courrier de l'Ain.)*

Grand-Central. — Nous avons une bonne nouvelle à annoncer à notre commerce. La commission formée par M. le préfet de la Loire pour examiner les déclarations consignées aux registres de l'enquête ouverte sur le tracé du chemin de fer de Saint-Etienne à Roanne, et réunie depuis Lundi à Montbrison, s'est prononcée en faveur du maintien du chemin de fer de la rive droite.

---

Saint-Rambert a Grenoble. — L'ouverture des travaux de construction du chemin de fer de Saint Rambert à Grenoble a eu lieu samedi dernier 20 mai. C'est à Saint-Egrève, vers le pont de la Vence, où doit être élevée une chaussée d'une étendue considérable, qu'ils ont commencé. Les ouvriers employés au chemin ont célébré dimanche dans un banquet cette première journée qui leur donne dès à présent l'assurance d'un travail soutenu.

---

Espagne. — On nous écrit de Madrid, le 21 mai :

« Aujourd'hui a eu lieu, sur la ligne de Madrid à Almanza, l'inauguration de la section de Temblèque à Alcazar de San-Juan. Plusieurs membres du cabinet et le directeur des travaux publics y ont assisté. Cette section sera immédiatement ouverte au public. La ligne sera en exploitation jusqu'à Albacète à la fin de septembre. »

---

### Compagnie du télégraphe électrique de la Méditerranée.

MM. les Actionnaires sont prévenus que le 5e et dernier versement de 50 fr. par action sera dû le 24 du mois courant. Ce versement devra être effectué au siége de la Société, 83, rue de Richelieu.

L'intérêt, à raison de 5 °/₀ par an, sera exigible sur tous les versements qui ne seront pas faits avant la date ci-dessus notifiée.

La première partie du câble sous-marin, de la longueur d'environ 1800 kilomètres, est terminée et va être embarquée, pour la Méditerranée, sur le bâtiment à vapeur, à hélice, le *Persian*.

*Paris, ce 18 mai 1854.*

---

### Compagnie du télégraphe électrique de la Méditerranée.

MM. les Actionnaires sont prévenus que les actions définitives seront échangées contre les certificats provisoires au siége de la Société, 83, rue de Richelieu, à commencer du 15 juin prochain, de midi à quatre heures.

*Paris, ce 18 mai 1854.*

---

Digitized by Google

## Caisse et Journal des chemins de fer.

PARIS, 85, RUE RICHELIEU.

*Capital émis : Six millions de francs divisés en 12,000 actions entièrement versées.*

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics les actions et obligations de chemins de fer et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.

---

## ANNUAIRE OFFICIEL DES CHEMINS DE FER

PUBLIÉ

PAR L'IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER

RUE BERGÈRE, 20

Un beau volume, de plus de 700 pages, avec Carte coloriée des Chemins de fer.

PRIX : 5 FR. BROCHÉ. — 6 FR. RELIÉ.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer vient de faire paraître l'*Annuaire officiel des Chemins de fer* pour l'année 1854, publié sous la direction de **M. Petit de Coupray.**

L'existence de l'*Annuaire* date de 1847. Le volume qui vient de paraître fait suite aux précédents, il continue sans interruption et sans lacunes la reproduction des documents administratifs et législatifs qui remontent à l'origine des chemins de fer.

Tant d'intérêts publics et privés se rattachent aujourd'hui à cette vaste industrie, elle a pris de tels développements et représente un capital si considérable, elle est devenue, en un mot, une partie si importante de la richesse publique, que tout le monde, les particuliers aussi bien que les Compagnies, doivent connaître les progrès accomplis par les chemins de fer.

Or, l'*Annuaire* est, de tous les ouvrages, celui qui peut le mieux atteindre ce but, et répandre partout les lumières spéciales propres à préparer et hâter l'expérience que le temps n'a encore donnée à personne.

Il suffit d'indiquer sommairement les matières contenues dans le volume de 1854 qui vient de paraître, pour faire apprécier son utilité.

En tête de l'*Annuaire* est placé le cadre administratif du département des travaux publics, correspondant à la section des chemins de fer.

L'énumération du personnel de la Commission centrale des chemins de fer, du service d'inspection, du contrôle et de surveillance administrative, termine le cadre du personnel des agents de ce ministère.

Le côté pratique de l'*Annuaire* réside surtout dans des notices sur chaque chemin, contenant la description détaillée de l'administration de chacune des lignes, et des renseignements statistiques sur le transport des voyageurs et des marchandises, sur le produit par kilomètre et par chemins, sur l'exploitation générale et sur la partie technique, enfin sur la comptabilité des diverses Compagnies, depuis leur formation, pendant l'exécution des travaux, et enfin depuis leur exploitation.

Sous le titre de *Notice générale sur les chemins de fer étrangers*, l'*Annuaire* passe en revue tous les chemins de fer de l'Europe, de l'Amérique et de l'Inde, et publie des documents précieux qui permettent de rapprocher les travaux accomplis en France de ceux des autres nations, et de les comparer entre eux.

L'*Annuaire* présente ensuite, sous la rubrique de *Documents divers*, des notices statistiques sur le Sous-Comptoir des chemins de fer, sur la Télégraphie électrique, et sur les accidents arrivés sur les chemins de fer.

Les chapitres de la *Législation* et de la *Jurisprudence* des chemins de fer français, renferment les lois, décrets, règlements d'administration publique, circulaires et rapports ; ils forment ainsi un recueil complet destiné aux personnes qui ont à s'occuper de ces questions. Les dispositions spéciales à chaque chemin de fer, la jurisprudence commerciale, criminelle et administrative, reproduisent tous les textes, et rappellent les jugements importants rendus sur cette matière.

Viennent ensuite, dans une partie spéciale, les cahiers des charges, les actes de concession, et dans une autre partie les statuts de chaque Compagnie.

Des tables chronologiques, analytiques, et alphabétiques, faites avec beaucoup de soin, terminent l'ouvrage.

L'*Annuaire* de cette année renferme une table générale des chemins de fer, où l'on peut suivre chaque ligne depuis sa naissance jusqu'à ce moment, et apprendre toutes les dispositions législatives dont elle a été successivement l'objet.

A l'*Annuaire* est jointe une carte des chemins de fer français, dessinée d'une façon très-correcte, et coloriée de manière à faire voir clairement le tracé de toutes les lignes exploitées, en construction ou seulement approuvées.

L'étendue et l'importance des matières contenues dans l'*Annuaire* de 1854 en font, pour une certaine classe de lecteurs, non-seulement un ouvrage utile, mais un livre indispensable.

---

## NOUVEAU GUIDE SUR LES BORDS DU DANUBE

### DE STRASBOURG A CONSTANTINOPLE.

UN VOL. IN-18. — BROCHÉ, 1 fr. 50. — RELIÉ, 2 FR.

L'Imprimerie centrale des Chemins de fer de M. Napoléon Chaix vient de faire paraître un nouveau *Guide sur les bords du Danube, de Strasbourg à Constantinople*, orné d'une carte et de seize jolies gravures. Sous la forme d'un simple itinéraire, cette publication renferme les plus justes appréciations sur les races et les institutions civiles et religieuses de cette partie orientale de l'Europe. Les grands événements qui se passent actuellement dans ces contrées donnent un intérêt de circonstance à cet ouvrage, qui nous semble le mériter par l'exactitude de ses narrations et sa fidélité à reproduire tout ce qui se rattache aux questions qui vont bientôt s'y décider par les armes. Sous une forme simple, facile et légère, le fond de ce petit livre est sérieux et instructif ; c'est bien plus un essai moral et historique qu'un manuel de voyageur.

---

## Correspondance.

M. A. L. X. — N° 1, il n'est pas connu ; on ne publie rien sur les opérations de cet établissement, et dès lors nulle appréciation n'est possible. — N° 2, on pense qu'il atteindra 110 à 120 fr. en juillet. — N° 3, 5 0/0 en janvier et juillet, — N° 4, également. — N° 5, la sécurité étant la même, il n'y a pas de préférence.

M. Ch. L. — N° 1, non. — N° 2, oui. — N° 3, jamais. — N° 4, vendez. — N° 5, conservez — N° 6, arbitrage excellent comme titre, mais non pas comme spéculation.

M. J., à Nancy. — N° 1, oui, pour échanger contre des actions. — N° 2, oui cette année. — N° 3, erreur ; il y aura une pression. — N° 4, non ; l'ancienne proportion sera changée. — N° 5, oui, mais le chiffre n'est pas encore déterminé — N° 6, cela se fera, mais l'époque ne saurait être fixée. — N° 7, non. — N° 8, à Orléans. — N° 9, on espère 20 fr. en sus de l'intérêt à 4 0/0. — N° 10, dans deux ans. — N° 11, probablement. — N° 12, oui. — N° 13, dans ce moment, l'Ouest. — N° 14, parce que ces chemins sont fondus dans l'Est. — N° 15, les négociations sont très-avancées pour la réunion au réseau de l'Est. — N°s 16, 17 et 18, attendre.

M. B., à Verdun. — N°s 1, 2 et 3, Strasbourg nouveau. — N° 4, Lyon.

M. R. P., à Bar. — N° 1, cette valeur a beaucoup d'avenir, mais comme spéculation il n'y faut pas songer. — N° 2, conservez jusqu'après l'assemblée. — N° 3, la Compagnie n'y pense pas.

M. X. X., à Turin. — N° 1, oui. — N° 2, le droit n'est pas douteux, mais des considérations, que vous-même avez à peu près devinées, empêchent tout au moins un résultat sérieux.

M. B., à Vierzon. — Lyon, Méditerranée, Strasbourg, Nord, Orléans.

M. T. M., à Ham. — 22 0/0 à bénéfice.

M. Ch. R., à Rouen. — N° 1, 300 fr. — N° 2, 250 fr. — N° 3, 350 fr. — N° 4, 250 fr. — N° 5, 250 fr.

M. F. M., à Bordeaux. — N° 1, échangez pour du n° 4. — N° 2, excellent, mais sans fluctuation probable. — N° 3, conservez, sécurité et revenu.

M. V. F., non.

M. L. J., à Carpentras. — N° 1, l'ordre étant conçu en termes douteux, l'agent est excusable. — N° 2, nous ne pouvons vous être utile. — N° 3, s'abstenir.

M. C. T., à Nevers. — N° 1, jamais. — N° 2, 55 fr. — N° 3, 32 fr. — N° 4,

---

## Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois d'avril 1854.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs..... | 190,850. | Recettes. | 150,479 90 |
| Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest..... | | | 80,534 00 |
| | | Total..... | 231,013 90 |

Avril 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Voyageurs..... | 139,575 | Recettes.. | 166,733 26 |
| Différence en faveur de 1854... | | | 64,280 64 |

COMPARAISON :

| | |
|---|---|
| Les quatre mois de 1854 ont donné.... | 714,801 40 |
| La même période de 1853 a donné.... | 581,585 14 |
| Différence en faveur de 1854..... | 133,216 26 |

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 14 au 20 mai 1854.

| | |
|---|---|
| 92,619 voyageurs | 311,649 75 |
| Bagages, marchandises, etc | 400,779 35 |
| TOTAL | 712,429 10 |

Semaine correspondante de 1853.

| | |
|---|---|
| 90,220 voyageurs | 348,508 30 |
| Bagages, marchandises, etc | 328,934 05 |
| PRODUIT total | 677,442 35 |

Recette totale du 1er janvier au 20 mai.

| | |
|---|---|
| 1854 | 13,718,793 19 |
| 1853 | 11,774,236 14 |
| DIFFÉRENCE | 1,944,557 05 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 14 au 20 mai 1854.

| | |
|---|---|
| 19,624 voyageurs | 93,361 60 |
| Bagages, marchandises, etc | 104,214 00 |
| TOTAL de la semaine | 197,575 60 |
| TOTAL de l'exercice courant | 3,978,593 00 |
| Semaine correspondante de 1853 | 220 663 90 |
| Exercice correspondant de 1853 | 3,650,757 60 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 14 au 20 mai 1854.

| | |
|---|---|
| 11,995 voyageurs | 35,459 40 |
| Bagages, marchandises, etc | 56,712 55 |
| TOTAL de la semaine | 92,1 1 95 |
| TOTAL de l'exercice courant | 1,042,684 75 |
| Semaine correspondante de 1853 | 99,387 30 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 923,352 80 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 14 au 20 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 36,918 voyageurs | 209,977 70 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand | 181,436 65 |
| TOTAL de la semaine | 391,414 35 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 6,899,394 80 |
| TOTAL | 7,290,869 15 |
| Semaine correspondante de 1853 | 499,316 65 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 6,562,969 25 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 6,972,285 90 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,145 kilom.)

Du 14 au 20 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 335,701 15 |
| Bagages, marchandises, etc | 473,980 92 |
| TOTAL | 809,682 07 |
| Semaine correspondante de 1853 | 664,170 79 |
| Différence en faveur de 1854 | 145,511 28 |
| Recettes du 1er janvier au 20 mai | 15,066,885 12 |
| Recette correspondante de 1853 | 11,711,695 79 |
| Différence en faveur de 1854 | 3,357,189 33 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 15 au 21 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 12,513 voyageurs (gr. vitesse | 51,681 45 |
| (Petite vitesse) | 32,529 64 |
| TOTAL | 84,211 09 |
| Rive droite. — 36,591 voyageurs | 31,881 30 |
| Rive gauche — 28,972 voyageurs | 21,607 20 |
| TOTAL | 137,099 59 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 78,463 24 |
| Rive droite | 43,935 80 |
| Rive gauche | 23,152 65 |
| TOTAL | 145,551 69 |

Recette totale du 1er janvier au 21 mai 1854 :

| | | |
|---|---|---|
| Ouest, r. droite et r. gauche. — | 1854 | 2,403,236 80 |
| *Idem.* — | 1853 | 2,024,296 37 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Ligne de Paris à Strasbourg et Forbach et ses embranchements.

(Longueur exploitée, 627 kilomètres.)

5e année. — 20e semaine.

Du 14 au 20 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 238,141 32 |
| Marchandises | 313,909 14 |
| TOTAL de la semaine | 552,050 46 |
| Recettes antérieures | 9,660,447 40 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 10,212,497 86 |
| 20e semaine de 1854 | 552,050 46 |
| Semaine correspondante de 1853 | 512,602 13 |
| Différence en faveur de 1854 | 39,448 33 |
| Exercice 1854 | 10,212,497 86 |
| Id. 1853 | 8,044,191 83 |
| Différence en faveur de 1854 | 2,168,306 03 |

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 7 au 13 mai 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 13,009 45 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 19,239 45 |
| TOTAL | 32,249 90 |
| Recettes antérieures | 615,409 09 |
| TOTAL | 647,658 99 |

## LIGNE DE STRASBOURG A BALE ET ANNEXES.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 31,680 60 |
| Bagages et marchandises | 27,336 01 |
| TOTAL de la semaine | 59,016 61 |

A partir de la semaine prochaine, les recettes de la ligne de Strasbourg à Bâle seront confondues avec celles de la ligne de Paris à Strasbourg et Forbach.

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 7 au 13 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 75,923 07 |
| Bagages et marchandises | 121,306 22 |
| TOTAL de la semaine | 197,229 29 |
| Semaine correspondante de 1853 | 148,901 10 |
| Augmentation | 48,328 19 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 3,537,302 34 |
| Recette correspondante de 1853 | 2,736,100 02 |
| Augmentation | 801,226 32 |

## Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 7 au 13 mai inclusivement.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

| | |
|---|---|
| 19,570 voyageurs, grande vitesse | 41,276 40 |
| Petite vitesse | 133,591 30 |
| Services annexes | 6,660 60 |
| TOTAL | 181,528 30 |

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse | 38 684 03 |
| Petite vitesse | 122,012 70 |
| Services annexes | 6,401 14 |
| TOTAL | 167,097 87 |

Recette totale du 1er janvier au 13 mai :

| | |
|---|---|
| 1854 | 3,163,549 11 |
| 1853 | 2,712,975 15 |

## Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois d'avril.

| | 1854. | 1853. | 1852. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 31,313 45 | 27,963 95 | 27,249 40 |
| Bagages | 585 09 | 553 46 | 539 97 |
| Bétail | 1,132 15 | 909 75 | 1149 25 |
| Marchandises | 18,284 03 | 6,626 16 | 13,607 04 |
| | 51,314 72 | 46,052 42 | 42,545 66 |

Ce résultat présente une augmentation pour le mois d'avril 1854 de fr. 5,262 30 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 8,769 06 sur 1852.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER

**DE L'EST,** rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'actions de la Compagnie de Bâle, qu'ils pourront se présenter dans les bureaux de la Compagnie, à partir du 1er juin 1854, pour effectuer l'échange de ces actions contre des obligations de la Compagnie de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations.

Au moment de l'échange, il sera payé :

1° A chaque action de Strasbourg-Bâle, 10 fr. 50 c., stipulés au traité, à titre de dividende, pour l'exercice 1853;

2° A chaque obligation donnée en échange, 12 fr. 50 c., montant du semestre d'intérêts échéant le même jour, 1er juin.

MM. les porteurs d'actions de jouissance de la Compagnie de Strasbourg à Bâle pourront également se présenter, à partir du 1er juin, pour échanger ces actions contre le paiement de la somme de 100 fr., stipulée au traité de cession.

CHEMIN DE FER

**DE L'EST.** Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt émis en 1852, par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, pour l'exécution de la ligne de Wissembourg, que le semestre d'intérêts, échéant le 30 juin prochain, sera payé à partir du 1er juillet, de 11 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

CHEMINS DE FER

**DE L'EST,** rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de Strasbourg et MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, que, le 4 mai, à 3 heures de l'après-midi, il a été procédé, en séance publique, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, au tirage de :

56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852;

15 obligations de la Compagnie de Strasbourg (rachat du chemin de Gray), émission de 1853,

Et 8 obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis aura lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juin prochain.

CHEMIN DE FER

**DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.** MM. les actionnaires sont prévenus que l'échange des actions provisoires nominatives contre les actions définitives au porteur aura lieu au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11, de 10 heures à 3 heures, à partir du 22 mai courant.

Les actions qui ont effectué le versement de fr. 150, exigible depuis le 20 février dernier, seront seules admises à cet échange, conformément aux dispositions de l'art. 8 de ses statuts.

Le service des transferts d'actions provisoires sera en conséquence supprimé, à dater du 15 mai courant.

Pour le Conseil d'administration et par son ordre,

*Le Chef de l'Exploitation,*

G. DE LAPEYRIÈRE

CHEMIN DE FER

**DE PARIS A LYON.** *Appel de 100 fr. par action.* — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 1er juillet prochain.

L'intérêt à raison de 5 0/0 par an sera dû, à partir du 1er juillet, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auront pas été faits dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêts compris), viendra en déduction de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

MM. les actionnaires auront la faculté de se libérer de ce versement, à partir du 1er mai prochain : et, dans ce cas, l'escompte leur sera bonifié au taux de 4 0/0 l'an, sur la somme de 68 fr. 75 c. versés par eux.

Les versements se font à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures.

*Le Secrétaire général,*

G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

**GRAND CENTRAL DE FRANCE.** Le 30 mai courant, à trois heures, en séance publique du Conseil d'administration, au siége de la Compagnie, 16, place Vendôme, il sera procédé au tirage au sort de 104 obligations des emprunts réunis de la Compagnie de Saint-Etienne à Lyon, en liquidation, à amortir le 1er juillet prochain.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire général,*

A. COURTON.

CHEMIN DE FER

**GRAND CENTRAL DE FRANCE** MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie des chemins de jonction du Rhône à la Loire, sont informés que le tirage au sort qui a eu lieu le 9 mai 1854, en séance publique du Conseil d'administration, a désigné comme devant être amorties :

Les 86 obligations de la 1re série, remboursables à 625 fr., numérotées de 25,800 à 25,885 inclusivement;

Les 108 obligations de la 2e série, remboursables à 500 fr., numérotées de 575 à 682 inclusivement.

Le remboursement de ces obligations a lieu sur la présentation des titres, à la caisse de la société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme, à partir du 15 mai courant.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire général,*

A. COURTON.

CHEMIN DE FER

**DE STRASBOURG A BALE.** Par suite de l'avis publié dans les journaux par la Compagnie des chemins de l'Est, concernant l'échange, à partir du 1er juin prochain, des titres d'actions de la Compagnie de Bâle, contre des titres d'obligations de la Compagnie de l'Est, MM. les actionnaires du chemin de fer de Strasbourg à Bâle qui ont fait des dépôts de titres dans la caisse de la Compagnie, sont invités à les retirer d'ici à la fin du mois de mai courant.

A cet effet, ils devront présenter, dans le délai ci-dessus fixé, le certificat de dépôt portant décharge et visé par un agent de change.

A défaut de retrait avant le 31 mai, il sera fait remise des dépôts à la Compagnie de l'Est.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1843 et de l'emprunt de 1852, pour la construction de Wissembourg, qui ont déposé leurs titres dans les caisses de la Compagnie de Bâle, sont invités à retirer leurs titres d'ici à la fin du présent mois.

A partir du 1er juin prochain, les dépôts non retirés seront remis à la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

*Le Secrétaire général,*

A. NOBLET.

CHEMIN DE FER

**VICTOR-EMMANUEL.**

MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêt à 4 1/2 0/0 l'an, garanti par le gouvernement sarde, sera payé, à partir du 29 mai courant, sur la présentation des titres, aux bureaux de la Compagnie, à Paris, 48 bis, rue Basse-du-Rempart, de dix heures à trois heures; et à Chambéri, 3, rue de la Métropole.

Par ordre du Conseil :

*Le Secrétaire,*

LE PAOVOST.

**TRAIN DE POISSY.** *De chaque jour à dater du 1er mai 1854.*

Un train sera ajouté au service ordinaire entre Paris et Poissy. Ce train aura lieu aux heures suivantes :

*Aller.* — Tous les jours de la semaine, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Paris, le soir 5 h. 25, — de Maisons, 5 h. 46, — de Conflans, 5 h 56, — arrivée à Poissy, 6 h. 5. — Les dimanches et fêtes seulement : de Paris, le soir, 2 h., — de Maisons, 2 h. 30, — de Conflans, 2 h. 40, — arrivée à Poissy, 2 h. 50. — *Retour.* — Tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Poissy, le matin, 8 h. 30, — de Conflans, — de Maisons, 8 h. 52, — arrivée à Paris, 9 h. 15. — Les dimanches et fêtes seulement : Départ de Poissy, le soir, 9 h. 10. — de Conflans, 9 h. 21, — de Maisons, 9 h. 31, — arrivé à Paris, 10 *heures.*

CHEMIN DE FER

**DE PARIS A ORSAY.**

MM. les actionnaires de la Compagnie anonyme du chemin de fer de Paris à Orsay, ci-devant chemin de fer de Paris à Sceaux, sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 15 juin 1854, à deux heures de relevée, au siége de la Société, rue Neuve-des-Petits-Champs, 35.

Les actionnaires, propriétaires depuis dix jours de dix actions nominatives ou de vingt actions au porteur, qui désireront assister à cette assemblée devront, aux termes de l'art. 47 des statuts, se présenter au siége de la Société dix jours auparavant pour retirer leur carte d'admission en déposant leurs titres.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire de la Compagnie,*

A. BARLATIER.

CHEMIN DE FER

**CENTRAL SUISSE.** *Deuxième versement de 50 fr.* — Le Conseil d'administration a l'honneur de rappeler à MM. les actionnaires que le versement de 50 fr., appelé primitivement moitié au 15 mars, et moitié au 15 mai, doit être parfait au plus tard à cette dernière date.

Aux termes des statuts, les actionnaires retardataires auront à payer les intérêts à raison de 5 0/0 l'an. Les numéros de leurs actions seront publiés à deux reprises. La première, immédiatement après le 15 mai; et la seconde, vingt jours après la première. Si ensuite, après un nouveau délai de quarante jours, le versement n'a pas été effectué, ces actions seront annulées, et la somme déjà versée restera acquise à la Compagnie.

Par décision de l'assemblée générale du 27 avril dernier, les actionnaires qui auront fait dans les délais ci-dessus relatés le versement de 50 fr., auront la faculté, moyennant deux paiements ultérieurs de 25 fr. chacun, au 15 novembre 1854 et au 15 février 1855, de libérer leurs actions à 200 fr., par l'échange de cinq actions libérées de 200 fr., contre deux actions libérées de 500 f.

Les deux versements aux 15 novembre et 15 février pourront être escomptés dès à présent, à raison de 4 0/0 l'an.

Les actionnaires qui préféreront conserver leurs titres actuels et continuer leurs versements au fur et à mesure d'appel jusqu'à 500 fr. par action n'auront à verser, en 1854, que les 50 fr. appelés au 15 mai, et il leur est donné l'assurance que les appels ultérieurs ne dépasseront jamais le chiffre de 50 fr. à la fois, ni 100 fr. dans l'espace de six mois.

Ceux qui désireront se libérer dès à présent en versant jusqu'au complément de 500 fr. par action, jouiront de l'intérêt à 4 0/0 l'an depuis le jour de leur paiement.

Les versements sont reçus dès ce jour :

A Paris, à la caisse de MM. Ad. Marcuard et Ce, banquiers, 18, rue Bergère,

Et à Bâle, au siége de la Compagnie.

COMPAGNIE

**DES MINES DE LA LOIRE.** Siége social à Paris, rue de la Victoire, 44.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle, précédemment ajournée, aura lieu le mardi 6 juin prochain, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

L'assemblée sera tout à la fois ordinaire et extraordinaire: *ordinaire* pour

Digitized by Google

1858, *extraordinaire* pour délibérer sur les projets de statuts et d'organisation nouvelle, en exécution des notifications du gouvernement.

Les propriétaires de 25 actions au moins ont seuls droit d'y assister, ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de 25 actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social, à Paris, rue de la Victoire, 44, avant le 3 juin, soit, et avant le 30 mai, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, 2.

---

CHEMIN DE FER

# DE L'OUEST

*Tableau des numéros des 144 obligations de la rive droite sortis au tirage public du 17 mai 1854.*

EMPRUNT DU 26 DÉCEMBRE 1839. (Anciennes).

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4002 | 4525 | 5090 | 5578 |
| 4013 | 4551 | 5104 | 5606 |
| 4015 | 4554 | 5111 | 5636 |
| 4931 | 4567 | 5114 | 5644 |
| 4048 | 4590 | 5119 | 5646 |
| 4055 | 4593 | 5164 | 5648 |
| 4065 | 4600 | 5168 | 5658 |
| 4121 | 4615 | 5177 | 5657 |
| 4127 | 4618 | 5191 | 5722 |
| 4130 | 4644 | 5218 | 5728 |
| 4155 | 4651 | 5224 | 5735 |
| 4191 | 4717 | 5226 | 5756 |
| 4192 | 4721 | 5246 | 5758 |
| 4197 | 4723 | 5249 | 5785 |
| 4265 | 4734 | 5252 | 5784 |
| 4267 | 4788 | 5260 | 5793 |
| 4274 | 4796 | 5261 | 5819 |
| 4283 | 4894 | 5269 | 5833 |
| 4284 | 4807 | 5271 | 5841 |
| 4299 | 4821 | 5274 | 5857 |
| 4327 | 4822 | 5307 | 5876 |
| 4338 | 4826 | 5316 | 5879 |
| 4342 | 4838 | 5318 | 5888 |
| 4885 | 4846 | 5325 | 5895 |
| 4409 | 4850 | 53·8 | 5913 |
| 4410 | 4863 | 5405 | 5917 |
| 4412 | 4875 | 5418 | 5919 |
| 4414 | 4912 | 5421 | 5948 |
| 4417 | 4919 | 5437 | 5960 |
| 4424 | 4926 | 5456 | 5963 |
| 4429 | 4985 | 5477 | 5973 |
| 4433 | 5017 | 5482 | 5984 |
| 4444 | 5018 | 5486 | 5985 |
| 4446 | 5022 | 5509 | 5988 |
| 4471 | 5067 | 5543 | 5990 |
| 4479 | 5071 | 5560 | 5994 |

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1844, à raison de 1,000 fr. chacune.

*Tableau des numeros des 62 obligations de la rive droite sorties au tirage public du 17 mai 1852.*

EMPRUNT DE 1843. (Nouvelles.)

| | | | |
|---|---|---|---|
| 80 | 1824 | 3418 | 5507 |
| 122 | 1866 | 3510 | 5554 |
| 134 | 1934 | 3824 | 5571 |
| 206 | 2005 | 3883 | 5625 |
| 219 | 2017 | 4813 | 5653 |
| 583 | 2470 | 4068 | 5749 |
| 714 | 2542 | 4117 | 5779 |
| 717 | 2690 | 4339 | 5800 |
| 723 | 2703 | 4354 | 5905 |
| 984 | 2959 | 4363 | 6081 |
| 1006 | 3041 | 4562 | 6122 |
| 1283 | 3156 | 4946 | 6177 |
| 1578 | 3283 | 4990 | 6242 |
| 1610 | 3309 | 6128 | 6388 |
| 1639 | 3356 | 8294 | |
| 1750 | 3406 | 8299 | |

Ces obligations seront remboursées le 1er janvier 1855, en 1250 fr. chacune.

*Tableau des numéros des 288 obligations de la Compagnie de Versailles, rive droite, sorties au tirage public du 17 mai 1854.*

EMPRUNT DU 25 MARS 1839. (Anciennes).

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2 | 963 | 1984 | 2950 |
| 7 | 965 | 2011 | 2956 |
| 18 | 969 | 2024 | 2968 |
| 34 | 995 | 2037 | 2989 |
| 40 | 1013 | 2082 | 2993 |
| 75 | 1021 | 2083 | 2994 |
| 80 | 1107 | 2101 | 3015 |
| 90 | 1972 | 2130 | 3022 |
| 108 | 1077 | 2151 | 3040 |
| 138 | 1083 | 2152 | 3049 |
| 142 | 1985 | 2175 | 3054 |
| 158 | 1099 | 2180 | 3084 |
| 182 | 1121 | 2181 | 3098 |
| 190 | 1124 | 2188 | 3107 |
| 197 | 1143 | 2211 | 3109 |
| 204 | 1144 | 2224 | 3118 |
| 215 | 1161 | 2225 | 3122 |
| 218 | 1169 | 2261 | 3125 |
| 220 | 1185 | 2263 | 3138 |
| 240 | 1191 | 2289 | 3161 |
| 247 | 1221 | 2297 | 3168 |
| 248 | 1227 | 2303 | 3209 |
| 257 | 1252 | 2306 | 3232 |
| 294 | 1267 | 2319 | 3245 |
| 300 | 1272 | 2333 | 3262 |
| 313 | 1284 | 2363 | 3265 |
| 316 | 1316 | 2371 | 3300 |
| 338 | 1333 | 2376 | 3303 |
| 343 | 1357 | 2416 | 3320 |
| 347 | 1365 | 2419 | 3327 |
| 351 | 1366 | 2424 | 3364 |
| 382 | 1379 | 2428 | 3380 |
| 426 | 1403 | 2443 | 3385 |
| 445 | 1407 | 2458 | 3491 |
| 485 | 1413 | 2464 | 3403 |
| 471 | 1416 | 2468 | 3413 |
| 474 | 1479 | 2469 | 3418 |
| 593 | 1506 | 2473 | 3457 |
| 547 | 1517 | 2475 | 3459 |
| 552 | 1528 | 2476 | 3481 |
| 554 | 1583 | 2478 | 3486 |
| 587 | 1545 | 2486 | 3498 |
| 600 | 1551 | 2594 | 3596 |
| 604 | 1580 | 2515 | 3511 |
| 605 | 1612 | 2527 | 3519 |
| 627 | 1620 | 2528 | 3522 |
| 641 | 1031 | 2531 | 3540 |
| 648 | 1647 | 2532 | 3545 |
| 667 | 1672 | 2536 | 3551 |
| 683 | 1696 | 2541 | 3554 |
| 697 | 1731 | 2546 | 2596 |
| 705 | 1746 | 2600 | 3601 |
| 712 | 1773 | 2670 | 3616 |
| 737 | 1796 | 2690 | 3646 |
| 758 | 1811 | 2696 | 3658 |
| 760 | 1812 | 2792 | 3670 |
| 770 | 1833 | 2716 | 3676 |
| 773 | 1835 | 2726 | 3726 |
| 797 | 1851 | 2730 | 3728 |
| 802 | 1862 | 2735 | 3740 |
| 807 | 1877 | 2742 | 3749 |
| 811 | 1881 | 2784 | 3793 |
| 816 | 1888 | 2794 | 3819 |
| 826 | 1924 | 2817 | 3822 |
| 887 | 1935 | 2819 | 3856 |
| 893 | 1938 | 2824 | 3862 |
| 895 | 1939 | 2835 | 3864 |
| 931 | 1945 | 2866 | 3865 |
| 932 | 1955 | 2870 | 3878 |
| 933 | 1975 | 2896 | 3886 |
| 935 | 1982 | 2916 | 3929 |
| 944 | 1983 | 2939 | 3947 |

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, en 1000 fr. chacune.

CHEMIN DE FER

# DE L'OUEST

*Tableau des 81 obligations de la Compagnie de l'Ouest, sorties au tirage public du 17 mai 1854*

EMPRUNT DU 7 MAI 1852.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 141 | 3927 | 6850 | 9135 |
| 218 | 3950 | 7028 | 9153 |
| 412 | 4001 | 7241 | 9295 |
| 530 | 4991 | 7367 | 9401 |
| 564 | 4·18 | 7381 | 9413 |
| 725 | 4537 | 7517 | 9484 |
| 888 | 4538 | 7660 | 9733 |
| 1024 | 4666 | 7662 | 1001· |
| 1041 | 4841 | 7713 | 10023 |
| 1684 | 4939 | 7756 | 10245 |
| 1822 | 5221 | 7766 | 10459 |
| 1905 | 5396 | 7807 | 10516 |
| 2029 | 5563 | 7988 | 10553 |
| 2109 | 5601 | 8066 | 10793 |
| 2219 | 5623 | 8106 | 11984 |
| 2995 | 5640 | 8226 | 11531 |
| 3149 | 5735 | 8392 | 11660 |
| 3278 | 6264 | 8455 | 11877 |
| 3430 | 6311 | 8633 | |
| 3631 | 6446 | 8719 | |
| 3808 | 6556 | 8872 | |

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, à raison de 1250 fr. chacune.

*Tableau des 21 obligations de la Compagnie de l'Ouest, sorties au tirage public du 17 mai 1854.*

EMPRUNT DU 27 AOÛT 1852.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 11966 | 12384 | 12841 | 14331 |
| 12029 | 12579 | 12846 | 14795 |
| 12023 | 12718 | 12912 | 14986 |
| 12066 | 12733 | 14 67 | |
| 12223 | 12804 | 14178 | |
| 12241 | 12829 | 14210 | |

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, à raison de 1250 fr. chacune.

*Tableau des 114 obligations de la Compagnie de l'Ouest, sorties au tirage public du 17 mai 1854.*

EMPRUNT DU 26 JUILLET 1853.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 33 | 3935 | 9178 | 13746 |
| 90 | 3997 | 9378 | 13765 |
| 149 | 4208 | 9465 | 13778 |
| 422 | 4504 | 9484 | 13781 |
| 435 | 4728 | 9541 | 14040 |
| 403 | 4877 | 10017 | 14238 |
| 643 | 4966 | 10306 | 14253 |
| 684 | 4991 | 10619 | 14418 |
| 806 | 5115 | 10810 | 14475 |
| 817 | 5167 | 10811 | 14620 |
| 974 | 5340 | 10809 | 14773 |
| 1108 | 5624 | 10970 | 14887 |
| 1133 | 5693 | 10977 | 14967 |
| 1149 | 5829 | 11118 | 15005 |
| 1403 | 6224 | 11325 | 15008 |
| 1439 | 6845 | 11376 | 15047 |
| 1777 | 6956 | 11408 | 15082 |
| 1868 | 7010 | 11456 | 15231 |
| 2025 | 7329 | 11521 | 15708 |
| 2077 | 7425 | 11836 | 16071 |
| 2233 | 7563 | 11857 | 16465 |
| 2592 | 8059 | 12016 | 16490 |
| 2674 | 8093 | 12148 | 16580 |
| 3002 | 8110 | 12180 | 16820 |
| 3036 | 8222 | 12302 | 16966 |
| 3120 | 8525 | 12446 | 17022 |
| 3168 | 8563 | 13033 | 17212 |
| 3452 | 8821 | 13347 | |
| 3497 | 9074 | 13741 | |

Ces obligations seront remboursées le 1er juillet 1854, en 1250 fr. chacune.

COMPAGNIE ROYALE DU

# CHEMIN DE FER SUÉDOIS.

MM. les actionnaires français sont prévenus que le versement de 1 liv. st. (fr 25) par action, appelé le 24 janvier dernier, s'effectue chez MM. York et Ce, 110, rue Neuve-des-Mathurins.

Les intérêts de retard sont dus à raison de 6 0/0 l'an, à partir de la susdite date.

Les intérêts sur les sommes déjà versées seront déduits à raison de 4 0/0.

Ceux des actionnaires qui n'auraient pas effectué le versement le 19 juin prochain seront déchus de leurs titres et des droits y attachés.

Par ordre du Conseil d'administration,

YORK ET Ce.

---

# CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

L'administration du Crédit foncier de France croit devoir prévenir le public qu'elle est complétement étrangère aux spéculations sur les chances aléatoires attachées à ses obligations.

Par conséquent, les offres faites par des prospectus répandus dans les départements ne sauraient engager en rien sa responsabilité morale ou matérielle.

---

**Service maritime des Messageries impériales.**

# PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (voie de Smyrne). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

**ALGÉRIE.**

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Le mouvement de hausse a été cette semaine extrêmement violent, surtout dans les derniers jours. On a acheté sans cesse au comptant, et l'on faisait des escomptes pour se procurer des titres ; la spéculation, de son côté, toujours préoccupée des bruits de guerre, ne voulait pas croire à la hausse, et renouvelait ses ventes à mesure qu'elle était escomptée. Dans cette lutte, les vendeurs ont été nécessamment forcés d'abandonner la partie, et la rente a monté malgré tous les obstacles. Ce n'est donc qu'à partir du cours de 66 que les baissiers ont abandonné la partie, et qu'ils se sont décidés eux-mêmes à se doubler à la hausse. Mais ils sont déjà revenus à leurs anciens errements, et lorsque la rente a atteint les cours de 68 50 à 68 70, ils ont songé à reprendre leur ancienne position. Il en est résulté une réaction à 67 50. Mais la baisse a trouvé constamment une résistance opiniâtre. Beaucoup de spéculateurs pensaient qu'un peu de baisse rendrait le mouvement de reprise pour le moment de la liquidation, et ils attendaient cette réaction pour rentrer dans la rente; mais les cours avaient déjà repris une fermeté remarquable : à la fin de la bourse d'hier, le 3 0/0 était revenu à 68 20, et à la fin de la bourse, beaucoup d'ordres d'achats n'ont pas pu être exécutés.

Au reste, le marché de Londres s'est tenu également avec une grande fermeté, quoique l'argent soit encore assez rare sur le marché et que l'on ne trouve guère à escompter les meilleures signatures à 4/4 0/0 au-dessous du taux de la Banque d'Angleterre, c'est-à-dire à 5 1/4 0/0; mais d'après le dernier bilan de la Banque d'Angleterre, la diminution de la réserve métallique était presque nulle, et l'on s'attendait à arriver bientôt à un mouvement en sens inverse, ce qui déterminerait une nouvelle hausse sur les fonds anglais.

Les actions de chemins de fer se sont trouvées comme la rente sous l'influence des réalisation de bénéfices. Toutes les lignes ont éprouvé un mouvement rétrograde qui rencontrait cependant chaque jour une très-vive résistance.

Le dividende fixé par l'assemblée générale du Nord est de 30 fr.; c'est un chiffre un peu moins élevé qu'on ne s'y était attendu, quoiqu'il soit de 4 fr. supérieur à celui de l'année dernière. Ses actions ont été faibles pendant quelques jours, mais de nouveaux acheteurs se présentent chaque fois que l'on rétrograde au-dessous de 800, et, à la bourse de mercredi, les demandes avaient reparu, et l'on avait remonté rapidement à 812 50 et 815.

Les actions de Lyon ont un peu fléchi, par suite de quelques arbitrages faits au profit de Lyon à la Méditerranée. Cette dernière ligne a été vivement recherchée, et elle est restée à son plus haut cours, à 770.

L'ouverture de la section du Mans, qui est fixée à dimanche prochain, a également été favorable à la ligne de l Ouest, qui est tenue avec beaucoup de fermeté de 625 à 630.

Les actions de l'Est ont éprouvé un peu de variations, mais elles sont toujours fort bien tenues. On paraît avoir cessé les arbitrages entre les actions anciennes et nouvelles, et les deux catégories d'actions ont maintenant une tendance égale à la hausse.

Les actions de Saint-Germain soutiennent leurs prix au-dessus de 700, quoique beaucoup de réalisations aient eu lieu depuis huit jours.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 18 jusqu'à celle du 24 mai :

La rente 3 0/0 a fléchi au comptant de 68 25 à 67 90, elle est restée à 68 30; elle a varié à terme de 68 35 à 67 50, et elle est restée à 68 20.

La rente 4 1/2 0/0 a fléchi de 95 fr. à 94 40; elle est restée à 94 60 au comptant et à 94 75 à terme.

L'emprunt 3 0/0 de 1854 a varié de 68 à 67 50; et les certificats, de 68 75 à 68 50.

La Banque de France a monté de 2,820 à 2,840.

Le Crédit mobilier a fléchi de 625 à 610; il est resté à 725 50 au comptant et à 627 50 à terme.

Le Crédit foncier a monté de 480 à 512 50.

Les actions du Nord ont fléchi de 807 50 à 795; elles ont fermé à 807 50.

L'Est a fléchi de 750 à 740; il est resté à 745 au comptant et à 750 à terme. Les nouvelles de l'Est ont fléchi de 585 à 577 50; elles sont restées à 580.

Lyon a fléchi de 915 à 895; il est resté à 907 50 au comptant et à terme.

Lyon à la Méditerranée a fléchi de 755 à 750; il a repris à 770.

Orléans a fléchi de 1,117 50 à 1,095; il est resté à 1,105.

Rouen a fléchi de 922 50 à 905; il a fermé à 907 50.

Le Havre a fléchi de 475 à 460.

Bâle a monté de 380 à 383.

Saint-Germain a fléchi de 720 à 707 50; il est resté à 712 50.

Le Midi a fléchi de 565 à 557 50; il est resté à 560.

Le Grand-Central a fléchi de 485 à 475; il est resté à 478 75.

L'Ouest a fléchi de 635 à 620; il a fermé à 625.

Cherbourg a varié de 485 à 484.

Dijon a baissé de 615 à 605; il est resté à 610

Lyon à Genève a baissé de 480 à 460.

Versailles a monté de 295 à 305.

On a émis mardi dernier, au parquet, les actions de Grenoble à Saint-Rambert à 435.

*Samedi.* — Les cours ont été lourds, et avaient même une tendance à la baisse, mais ils ont repris faveur à la fin du parquet. Les affaires étaient assez animées. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 90 à 68 25, et à terme de 67 75 à 68 10; le 4 1/2 0/0, de 94 50 à 94 75 au comptant, et de 91 25 à 94 85 à terme. La Banque s'est tenue à 2,820. Le Crédit foncier a monté de 485 à 510; le Crédit mobilier, de 617 50 à 620; les actions du Nord, de 805 à 807 50; l'Est, de 745 à 747 50 ; Lyon, de 906 25 à 910; Orléans, de 1,105 à 1,102 50; le Havre, de 470 à 465; Lyon à la Méditerranée, de 745 à 750; l'Ouest, de 622 50 à 625; Dijon, de 605 à 607 50; le Midi, de 560 à 565; le Grand-Central, de 478 75 à 480; Saint-Germain, de 710 à 715. Genève a fait 465; Rouen, 915; Cherbourg, 485; Bâle, 380.

*Lundi.* — Les cours se sont tenus très-ferme quoique les consolidés soient arrivés en baisse de 1/4 à 88 5/8 3/4. Les chemins de fer étaient généralement demandés. Le 3 0/0 a varié de 68 à 68 20 au comptant, et de 67 85 à 68 05 à terme; le 4 1/2 0/0, de 94 60 à 94 75 au comptant, et de 94 60 à 94 75 à terme. La Banque était à 2,820; le Crédit foncier, à 510; le Crédit mobilier, de 625 à 620; le Nord, de 800 à 80 50; l'Est, de 745 à 742 50; les nouvelles de l'Est, de 582 50 à 580; Lyon, de 906 25 à 905; la Méditerranée, de 755 à 765. L'Ouest était à 625. Dijon, à 610; Orléans, de 1,107 50 à 1,105; le Midi, de 562 50 à 560; le Grand-Central de 480 à 475; Saint-Germain, de 715 à 720; Rouen, à 925; le Havre, à 465; Bâle, à 385.

*Mardi.* — Le début de la bourse était en assez forte baisse, mais la cote de Londres étant venue en hausse de 3/8, toutes les valeurs se sont raffermies. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 95 à 68 10, et à terme de 67 50 à 6795; le 4 1/2 0/0, de 94 50 à 94 75 au comptant, et de 94 75 à terme. La Banque s'est tenue à 2,820; le Crédit foncier, à 515; le Crédit mobilier, de 620 à 617 50; les actions du Nord, de 797 50 à 802 50; Lyon, de 895 à 900; l'Est, de 737 50 à 740; les nouvelles de l'Est, de 577 50 à 582 50; Orléans, de 1,100 à 1,097 50. Rouen était à 905; le Havre, à 642 50; Bâle, à 382 50; le Grand-Central, de 472 50 à 477 50; le Midi, de 557 50 à 560; Saint-Germain, de 715 à 712 50; Lyon à la Méditerranée, de 765 à 767 50; l'Ouest, à 620; Dijon, de 607 50 à 605; Strasbourg, à 480.

*Mercredi.* — La bourse est restée fort calme jusqu'à deux heures et demie, mais il y avait des achats nombreux à la clôture, et toutes les valeurs avaient repris leur tendance à la hausse. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 67 90 à 68 30, et à terme de 67 85 à 68 20. Le 4 1/2 0/0 a fait 94 60 au comptant et 94 75 à terme. La Banque était à 2 840. Le Crédit mobilier a varié de 618 75 à 625. Le Crédit foncier a fait 512 50. Le Nord a varié de 800 à 807 50; l'Est, de 742 50 à 745 ; les nouvelles de l'Est, de 577 50 à 580 ; Lyon, de 900 à 907 50; Lyon à la Méditerranée, de 765 à 770; Saint-Germain, de 712 50 à 717 50; Orléans, de 1,095 à 1,105. Rouen était à 907 50; le Havre, à 460; Bâle, à 385 Le Midi a varié de 560 à 561 25; le Grand-Central, de 475 à 478 75; Dijon, de 605 à 610. Cherbourg était à 480.

*Jeudi.* — Bourse fermée à cause de la solennité de l'Ascension.

*Vendredi.* — Les consolidés sont arrivés avec 7/8 de hausse sur les cours de mercredi. Les nouvelles étaient regardées comme très-favorables, en sorte que toutes les valeurs ont obtenu une nouvelle hausse rapide. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 69 10 à 69 85 et à terme de 68 86 a 69 90. Le 4 1/2 0/0 a fait 95 au comptant et 95 10 à terme. La Banque a monté de 10 à 2,850. Le Crédit mobilier a varié de 640 à 645; le Nord, de 825 à 827 50; l'Est, de 755 à 760; les nouvelles de l Est, de 595 à 597 50; Orléans, de 1,120 à 1,130; Lyon, de 917 50 à 922 50; Lyon à la Méditerranée, de 785 à 790; Rouen, de 915 à 925; le Havre, de 463 à 467 50; l'Ouest, 640 à 645; Saint-Germain, de 722 50 à 725; le Midi, de 565 à 570; le Grand-Central, de 485 à 487 50; Dijon, de 620 à 625; Cherbourg, de 485 à 490.

J. Mirès.

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 20 au 26 mai 1854.

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions. | Valeur d'émiss. | Somme payée. | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853. | Époques de jouissance. | Noms des lignes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 41 fr 50. | janv. juillet | Nord |
| tout. | 134 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 60 fr. | août février. | Paris à Rouen |
| 94 | 95 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 30 fr. | avril octobr. | Rouen au Havre |
| • | 51 | 95 | 36.000 | 500 | 400 | 11 fr. | avril. | Dieppe et Fécamp |
| • | 317 | 99 | 60.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | janv. juillet | Caen et Cherbourg |
| tout. | 25 | 99 | 34.000 | 250 | tout | 32 fr. 50 | octobr. avril | Saint-Germain |
| tout. | 17 | 99 | 20.000 | 500 | tout | 15 fr. | janv. juillet | Versailles (r. g.) |
| 174 | 530 | 99 | 70.000 | 500 | 250 | 21 fr. | chaq. année | Ouest |
| • | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | • | Paris à Sceaux |
| 1116 | 1470 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 62 fr. 50. | octobre. | Orléans |
| 627 | 721 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 30 fr. 30. | mai novemb. | Paris à Strasbourg |
| • | • | • | 250.000 | 500 | 100 | 4 0/0. | • | Id. nouvelles |
| 111 | 200 | 99 | 84.000 | 350 | tout | 14 fr. | avril. | Strasbourg à Bâle |
| 383 | 512 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 37 f. 50 | janv. juillet | Paris à Lyon |
| • | • | 99 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | | Provins aux Ormes |
| • | 127 | 99 | 33.300 | 500 | 250 | 5 0/0 (1). | janv. juillet | Dijon à Besançon |
| • | 287 | 99 | 90.000 | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | • | Lyon à Genève |
| 294 | 612 | 99 | 90.000 | 500 | 200 | 16 fr. | avril octobr. | Lyon à la Méditerr. |
| • | 650 | 99 | 134.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | • | Chemins du Midi |
| • | 52 | 99 | 10.000 | 500 | tout | néant. | • | Bordeaux à la Teste |
| | 915 | 99 | 120.000 | 500 | 200 | 4 0/0. | avril octobr. | Grand Central |
| 150 | | | | | | | | St-Rambert à Grenoble |
| • | 40 | 99 | 12.500 | 1.000 | tout | 25 fr. 70 par an | février août | Naples à Castellam. |
| • | 30 | 90 | 8.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. an an. | mars. | Anvers à Gand |

1) Pendant la durée des travaux.

| Noms des lignes | Samedi 20 Compt. | Samedi 20 Terme. | Lundi 22 Compt. | Lundi 22 Terme. | Mardi 23 Compt. | Mardi 23 Terme. | Mercredi 24 Compt. | Mercredi 24 Terme. | Jeudi 25 | Vendredi 26 Compt. | Vendredi 26 Terme. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 907 50 | 905 -- | 902 50 | 902 50 | 905 -- | 902 50 | 912 50 | 913 75 | | 927 50 | 932 50 |
| Paris à Rouen | 915 -- | 915 -- | 915 -- | • | 905 -- | 900 -- | 907 50 | • | | 925 -- | 925 -- |
| Rouen au Havre | 465 -- | • | 465 -- | • | 462 50 | • | 460 -- | • | | 467 50 | 470 -- |
| Dieppe et Fécamp | • | • | • | • | 275 -- | • | 275 -- | • | | • | • |
| Caen et Cherbourg | 485 -- | • | 485 -- | • | 490 -- | • | 480 -- | • | | 490 -- | • |
| Saint-Germain | 715 -- | 715 -- | 710 20 | 720 -- | 742 50 | 740 -- | 712 50 | 717 50 | | 725 -- | 730 -- |
| Versailles (r. g.) | 300 -- | • | 300 -- | • | • | • | • | • | | • | • |
| Ouest | 625 -- | 621 00 | 625 -- | • | 620 -- | • | 625 -- | 630 -- | | 645 -- | 645 -- |
| Paris à Sceaux | • | • | • | • | • | • | • | • | | 160 -- | • |
| Orléans | 1102 50 | 1112 50 | 1105 -- | 1105 -- | 1107 50 | 1102 50 | 1105 -- | 1110 -- | | 1130 -- | 1135 -- |
| Paris à Strasbourg | 747 50 | 745 -- | 742 50 | 747 50 | 740 -- | 745 -- | 745 -- | 750 -- | | 735 -- | 737 50 |
| Id. nouvelles | 585 -- | 585 -- | 580 -- | 582 50 | 582 50 | 580 -- | 580 -- | 585 -- | | 597 50 | 592 50 |
| Strasbourg à Bâle | 380 -- | • | 385 -- | 385 -- | 382 50 | • | 385 -- | • | | 390 -- | • |
| Paris à Lyon | 910 -- | 910 -- | 905 50 | 905 -- | 900 -- | 905 -- | 907 50 | 977 50 | | 922 50 | 922 50 |
| Provins aux Ormes | • | • | • | • | • | • | • | • | | • | • |
| Dijon à Besançon | 607 50 | 612 50 | 610 -- | 610 -- | 616 -- | 605 -- | 610 -- | 610 -- | | 620 -- | • |
| Lyon à Genève | 465 -- | 492 50 | 460 -- | 460 -- | 460 -- | • | • | • | | 475 -- | • |
| Lyon à la Méditerr. | 750 -- | 752 50 | 765 -- | 770 -- | 767 50 | 770 -- | 770 -- | 775 -- | | 790 -- | 790 50 |
| Chemins du Midi | 565 -- | 560 -- | 560 -- | 562 50 | 560 -- | 561 25 | 560 -- | 562 50 | | 570 -- | 560 -- |
| Bordeaux à la Teste | • | • | • | • | • | • | • | • | | • | • |
| Grand Central | 490 -- | 492 50 | 475 -- | 477 50 | 477 50 | 475 -- | 478 75 | 480 -- | | 490 50 | 490 -- |
| St-Rambert à Grenoble | • | • | 465 -- | • | • | • | • | • | | • | • |
| Naples à Castellam. | • | • | • | • | • | • | • | • | | • | • |
| Anvers à Gand | • | • | • | • | • | • | • | • | | • | • |
| | • | • | • | • | • | • | • | • | | • | • |
| Rentes 3 0/0 | 68 25 | 68 40 | 68 20 | 68 0. | 68 10 | 67 95 | 68 30 | 68 20 | | 69 6. | 69 . |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 94 75 | 94 85 | 94 75 | • | 94 75 | • | 94 00 | • | | 95 10 | 95 20 |
| Banque de France | 2430 -- | • | 2430 -- | • | 2421 -- | • | 2440 -- | • | | 2450 -- | • |
| Crédit mobilier | 620 -- | 617 50 | 620 -- | 635 -- | 647 50 | 620 -- | 622 50 | 627 50 | | 640 -- | 650 -- |
| Comptoir national | 530 -- | • | 545 -- | • | 535 -- | • | 535 -- | • | | 545 -- | • |
| Banque foncière | 540 -- | 540 -- | 510 -- | 517 50 | 515 -- | • | 512 50 | • | | 517 50 | 515 -- |
| D° Obligations (Cert.) | 945 -- | • | 917 50 | • | • | • | 920 -- | • | | 950 -- | • |
| D° Obligations de 500 fr. | 440 -- | • | 440 -- | • | 440 -- | • | 440 -- | • | | 445 -- | • |
| D° 10e d'Obligations | • | • | 102 50 | • | 102 50 | • | 102 50 | • | | 102 50 | • |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 20 au 26 mai 1854.

| Date des emprunt. | Nombre d'Obligat. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émis. | Somm. pay. à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts six mois. | Époques des tirages. | Dates des paiements. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851. | 150.000 | 75 ans | 335 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| D°. | 80.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 60.000 | 99 — | 535 | 375 | 625 | 5 0/0 | • | D° |
| 1851. | 181.313 | 99 — | • | tout. | 500 | 3 0/0 | • | janvier juillet. |
| D°. | 3.300 | 99 — | 1105 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | assemb. gén. | D° |
| D°. | 50.300 | 99 — | 500 | tout. | 650 | 5 0/0 | D° | décembre juin. |
| 1848. | 10.070 | 41 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | janvier juillet. |
| D°. | 6.201 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | • | D° |
| 1852. | 15.036 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | • | D° |
| 1853. | 17.500 | -- -- | 1.050 | 750 | 1.250 | 5 0/0 | • | D° |
| 1844. | 7.219 | 33 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | • | D° |
| 1850. | 8.994 | 75 — | 1.175 | tout. | 1.250 | 25 | • | D° |
| 1842. | 8.888 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | D° |
| 1848. | 3.331 | 80 — | • | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | D° |
| 1852. | 150.000 | 90 — | 340 | tout. | 500 | 3 0/0 | • | D° |
| 1854. | 120.000 | -- -- | 275 | 75 | 500 | 3 0/0 | • | D° |
| 1845. | 2.867 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | D° | D° |
| 1847. | 4.938 | 68 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | • | juin décembre |
| 1846. | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | mars septembre. |
| 1849. | 5.000 | 87 — | 00 | tout. | 1.250 | 0 0/0 | D° | janvier juillet. |
| 1843. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | • | 625 | 3 0/0 | D° | janvier juillet. |
| 1841. | 1.000 | -- -- | 500 | tout. | 625 | 25 -- | D° | avril octobre. |

| Noms des compagnies. | 20 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-Boulogne | 310 -- | 310 -- | 307 50 | 310 -- | | 310 -- |
| Paris à Lyon | 1000 -- | • | 1005 -- | 1010 -- | | 1005 -- |
| Lyon à la Méditerranée 5 0/0 | 490 -- | 490 -- | 491 -- | • | | 495 -- |
| D° Nouvelles 3 0/0 | 305 -- | 305 -- | 306 25 | 310 -- | | 315 -- |
| Montereau à Troyes | • | • | • | • | | • |
| Paris à Strasbourg | 500 -- | 510 -- | 515 -- | 515 -- | | • |
| Saint-Germain (nouvelles) | • | • | • | • | | • |
| Versailles (r. d.) | • | • | • | • | | • |
| Ouest | • | • | • | • | | • |
| D° (nouvelles) | 960 -- | 960 -- | 975 -- | 975 -- | | • |
| Saint-Etienne à Lyon | • | • | • | • | | • |
| D° (2e émission) | • | • | • | • | | • |
| Paris à Orléans | • | 1000 -- | 1000 -- | • | | • |
| D° (Nouvelles 1848) | • | • | • | • | | 1000 -- |
| D° (Nouvelles 1852) | 306 25 | 307 50 | 307 50 | 305 -- | | 308 75 |
| D° (Nouvelles 1854) | 310 -- | 310 -- | 310 -- | 310 -- | | 310 -- |
| Paris à Rouen | • | • | • | • | | 980 -- |
| D° (nouvelles) | • | 980 -- | • | 975 -- | | 985 -- |
| Rouen au Havre | • | • | 930 -- | 930 -- | | • |
| D° (nouvelles) | • | • | 1150 -- | • | | • |
| Strasbourg à Bâle | • | • | • | • | | • |
| D° (nouvelles) | • | 500 -- | 500 -- | • | | • |
| Dijon à Besançon | • | • | • | • | | • |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 19 au 25 mai 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes. | 19 | 20 | 22 | 23 | 24 | 25 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 901 -- à 912 50 | 912 50 à 918 75 | 900 -- à 906 25 | 900 -- à 906 25 | 905 25 à 912 -- | 925 -- à 931 -- |
| Paris à Strasbourg | 741 25 à 746 25 | 745 -- à 750 -- | 741 75 à 750 -- | 741 75 à 750 -- | 757 50 à 762 50 | 756 25 à 768 75 |
| Orléans | 1075 -- à 1125 -- | 1075 -- à 1125 -- | 1075 -- à 1125 -- | 1100 -- à 1150 -- | 1100 -- à 1150 -- | 1100 -- à 1150 -- |
| Paris à Rouen | 875 -- à 925 -- | 875 -- à 925 -- | 875 -- à 925 -- | 875 -- à 925 -- | 900 -- à 950 -- | 900 -- à 950 -- |
| Rouen au Havre | 425 -- à 450 -- | 425 -- à 450 -- | 425 -- à 450 -- | 425 -- à 450 -- | 425 -- à 450 -- | 425 -- à 450 -- |
| Lyon | 900 -- à 912 50 | 912 50 à 918 75 | 906 25 à 912 50 | 900 -- à 906 25 | 906 25 à 912 50 | 917 75 à 931 25 |
| Ouest | • | • | • | • | • | • |

## Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

| Dénomination. | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Caisse Béchet, Dethomas et Cie | 500 | 600 |
| — | • | • |
| Oblig. de la ville de Paris (1849) | 1000 | 1030 -- |
| D° D° (1852) | 1000 | 1101 -- |
| Compagnie générale des Eaux | 250 | 215 |
| Sambre à l'Oise ... Canal. | 1000 | 775 |
| Sambre française canalisée | 500 | 1500 |
| Tebes ... Cuivre. | 100 | 62 50 |
| Vieille-Montagne ... Zinc. | 300 | 170 |
| Nouvelle-Montagne ... Zinc. | 1000 | 1300 |
| Mouse ... Zinc. | 250 | • |
| Stolberg ... Zinc. | 250 | 1001 -- |
| Escaucier | 750 | 650 |
| Mouzaïas (Algérie) ... Cuivre | 400 | 86 -- |
| Septèmes | 350 | 210 |
| Blanzy ... Charbon | 500 | 550 |
| Carmaux ... Charbon. | 1/3 [illegible] | 510 |
| Charbonnages belges | 500 | 791 |
| Pont-de-Loup (sud) ... Charbon. | 1400 | 725 |
| Mines de la Loire ... Charbon. | 1/72,015 | 510 |
| Centre-du-Flenu ... Charbon. | 1000 | 400 |
| Haine e Loire ... Charbon. | 500 | 250 |
| Montchanin ... Charbon. | 5001 | • |
| Azincourt ... Charbon. | 1/1 500 | 500 |

| Dénomination. | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Echarcon ... Papeterie. | 1000 | 1000 |
| Essonne ... Papeterie. | 1000 | • |
| Bastennes ... Asphalte. | 1000 | 400 |
| Monceaux-sur-Sambre ... Forges. | 1551 | 1525 |
| Aveyron (Decazeville) ... Forges. | 3000 | 6000 |
| Maubeuge (Nord) ... Forges. | 500 | 510 |
| Alais ... Forges. | 3000 | 1700 |
| Châtillon et Commentry ... Forges. | 1000 | 1100 |
| Providence ... Forges. | 1000 | 1010 -- |
| Herserange ... Forges. | 500 | 327 50 |
| Le Phénix | 750 | 851 |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1000 | 1100 |
| Société Cail et Cie ... Usine. | 500 | 400 |
| Christofle ... Usine. | 500 | 915 |
| Tuyaux de Chameroy ... Usine. | 500 | • |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 21 |
| Gaz anglais (Paris) | 2500 | 3500 -- |
| — français (Paris) | 500 | 925 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1275 |
| — Lacarrière | 1000 | • |
| — de Belleville Ishère | 500 | 1130 |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 600 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 765 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | • |

| Dénomination. | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | 180 |
| — d'Amiens Cie française | 500 | 450 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | • |
| — de Versailles | 500 | 500 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries impériales | 10000 | 10000 |
| Messag. imp. serv. maritime | 5000 | 9.0 |
| — Caillard | 1000 | 801 |
| Gondoles parisiennes | 85 | 100 |
| Omnibus (Entreprise générale) | 1000 | 1900 |
| Omnibus rive gauche | 250 | • |
| Favorites ... Omnibus. | 901 | 1850 |
| Hirondelles ... Omnibus. | 1000 | • |
| Orléanaises ... Omnibus. | 1000 | 730 |
| Tricycles ... Omnibus. | 800 | 500 |
| Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | [illegible] |
| Dédaires ... Pet. voit. | 500 | 540 |
| Lutéciennes ... Pet. voit. | 500 | 540 |
| Sylphides ... Pet. voit. | 500 | 510 |
| Batignolaises | 1000 | 640 |
| Générale ... Ass. maritime. | 12500 | 32 0/0 b. |
| Lloyd français ... Maritime. | 5000 | 9 0/0 b. |
| Union des Ports ... Maritime. | 5000 | 8 0/0 b. |
| Mélusine ... Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. |

| Dénomination. | Pair. | D. cours |
|---|---|---|
| Sécurité ... Maritime. | 5000 | 20 0/0 b. |
| Sauvegarde ... Maritime. | 5000 | 6 0/0 b. |
| Océan ... Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ... Incendie. | 1000 | 125 0/0 b. |
| Générale ... Incendie. | 5000 | 35.500 |
| Union ... Incendie. | 5000 | 57 0/0 b. |
| France ... Incendie. | 5000 | 35 0/0 b. |
| Phénix ... Incendie. | 1000 | 3000 |
| Providence ... Incendie. | 2500 | 26 0/0 b. |
| Urbaine ... Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance ... Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Éventualités d'Avignon | 31 50 | • |
| — de Cette | 49 | • |
| — de Fampoux | 25 | |
| Glaces d'Oignies ... Belgique. | 1000 | 1067 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 375 |
| — de Montluçon | 500 | 496 -- |
| Docks | 250 | 197 |
| Journaux réunis | 500 | 510 |
| Maberly (Amiens) | 500 | 735 |
| Comte (Frévent) | 500 | 510 |
| Gamaches | 500 | • |
| Palais de Cristal | 100 | 105 -- |
| Richer | 500 | 340 |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

Digitized by Google

N. 717. 13e ANNÉE. — N° 23. SAMEDI, 3 JUIN 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

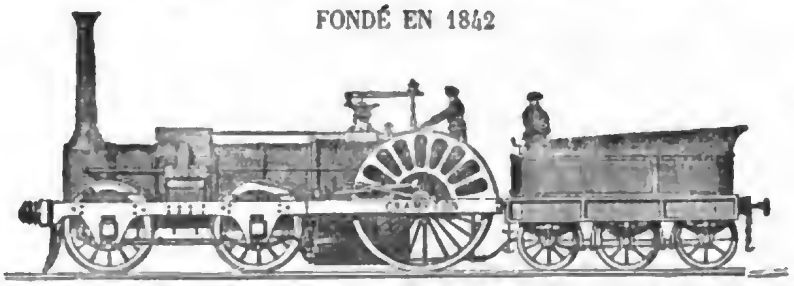
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
**85, *Rue Richelieu***

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris.. ..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements .... | 13 » | 24 » |
| Etranger ..... | 16 » | 30 » |

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### Avis à nos Abonnés de Paris

MM. les Abonnés de Paris qui désirent recevoir leur journal dans les départements sont priés d'acquitter le supplément de 1 franc dû pour frais de port. A défaut de ce supplément, le journal continuera à leur être adressé à leur domicile de Paris.

### *SOMMAIRE.*

Situation, 409. — Chemins de fer du Midi et canal latéral à la Garonne. Compte-rendu de l'assemblée générale, 410. — Chemin de fer de l'Ouest. Inauguration de la section de Nogent-le-Rotrou au Mans, 411. — Chemins de fer de l'Est. Ouverture de Reims. Ouverture de Hagueneau. Produits futurs de Mulhouse, 412. — Crédit mobilier, 413. — Recettes de la semaine, 413. — Avis aux actionnaires, 413. — Renseignements statistiques relatifs aux chemins de fer concédés et incorporés, 414 et 415. — Chemins de fer du Midi. Rapport, 1re partie, 416. — Forges, 418. — Faits divers, 419. — Correspondance, 419. — Recettes, 420 — Annonces, 421, 422. — Chronique de la Bourse, 423. — Bourse, 424.

### Situation.

Un nouveau et considérable progrès s'est opéré cette semaine.

L'accord officiel des quatre puissances, résultant de la signature à Vienne d'un nouveau protocole qui vise les traités austro-prussiens et franco-anglo-turcs, s'il n'a pas terminé la guerre, en a du moins tellement éloigné le théâtre et diminué les chances mauvaises, que l'opinion publique s'est rassurée de plus en plus, et que les capitaux ont continué à reprendre la voie des affaires.

Si nous prenons, comme mesure de ce progrès, les cours comparés de la Bourse de Paris à une semaine de distance, nous trouvons les résultats suivants :

| Valeurs. | Cours du 24 mai 1854. | Cours du 1er juin 1854. |
|---|---|---|
| 3 0/0, | 68 20 | 72 40 |
| Mobilier, | 625 » | 705 » |
| Nord, | 813 75 | 842 50 |
| Rouen, | 905 » | 935 » |
| Havre, | 460 » | 472 50 |
| Cherbourg, | 480 » | 497 50 |
| Saint-Germain, | 712 50 | 727 50 |
| Ouest, | 630 » | 650 » |
| Orléans, | 1,110 » | 1,142 50 |
| Est ancien, | 745 » | 762 50 |
| Est nouveau, | 585 » | 600 » |
| Lyon, | 907 50 | 927 50 |
| Méditerranée, | 775 » | 792 50 |
| Midi, | 560 » | 590 » |

Cette amélioration est très-sensible, mais elle est très-inégale entre les différentes lignes.

C'est surtout relativement aux cours de l'année dernière, que ces inégalités sont remarquables.

| Valeurs. | Cours du 1er juin. 1853. | 1854. | Différence. |
|---|---|---|---|
| 3 0/0, | 79 50 | 72 40 | — 7 10 |
| Mobilier, | 855 | 705 » | — 150 |
| Nord, | 910 » | 842 50 | — 67 50 |
| Rouen, | 1,070 » | 935 » | —135 » |
| Havre, | 515 » | 472 50 | — 42 50 |
| Cherbourg, | 613 75 | 497 50 | —116 25 |
| Saint-Germain, | 915 » | 727 50 | —187 50 |
| Ouest, | 755 » | 650 » | —105 » |
| Orléans, | 1,082 50 | 1,142 » | + 60 » |
| Est anc. (1), | 822 50 | 762 50 | — 60 » |
| Lyon, | 940 » | 927 50 | — 12 50 |
| Méditerranée, | 745 » | 792 50 | + 47 50 |
| Midi, | 645 » | 590 » | — 55 » |

(1) Les cours de 1853 étaient de 922 50; nous déduisons 100 fr. pour la prime actuelle du Mulhouse.

Si l'on retranche de ce tableau les chemins de la fusion normande, qui avaient, l'année dernière, une cause spéciale et accidentelle de hausse, on reconnaît que les chemins les plus négligés sont le Strasbourg et le Nord. Les recettes du Nord se soutiennent cependant, et celles de Strasbourg s'élèvent d'une manière continue.

A propos de cette dernière ligne, nous annonçons plus loin l'ouverture au public, à partir du 5 juin, de l'embranchement d'Epernay sur Reims, qui aura pour effet d'augmenter les recettes d'au moins un million par an, et de réduire les frais de correspondance d'environ 5 à 600,000 fr.

L'inauguration du chemin de l'Ouest, section de Nogent-le-Rotrou au Mans, a eu lieu le dimanche 28; nous en rendons compte dans ce numéro. Le service public a commencé le 1er juin; il doit améliorer d'une manière sensible les produits du chemin de l'Ouest. Les travaux de cette ligne sur Laval avancent rapidement; ils seront livrés à la Compagnie à la fin de l'année; l'exploitation pourra commencer vers le mois de juin. Il sera appelé un versement de 50 fr. par action dans le semestre prochain. Ce sera le seul de l'année.

Mardi 30 mai, les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Midi ont eu leur assemblée générale. La situation, telle qu'elle résulte du rapport que nous publions dans ce numéro, est excellente. Le chemin de Bordeaux à Bayonne et la première section du chemin de Bordeaux à Cette, entre Bordeaux et Langon, pourront être livrés à la circulation le 15 août prochain. Les devis définitifs portent la dépense totale du réseau à 142 millions, y compris les terrassements pour la double voie sur la ligne principale; les ressources totales mises à la disposition de la Compagnie s'élevant à 169,500,000 fr., il restera donc disponible un excédant de plus de 27 millions pour toutes les améliorations qui seront jugées nécessaires. Il a déjà été décidé que l'on exécuterait un embranchement

Digitized by Google

de 4 millions, d'Agde sur Pézénas et au-delà, dans la direction de Clermont-l'Hérault et Lodève.

Les circonstances ne permettant pas d'émettre en ce moment l'emprunt de 51 millions, garanti par l'Etat d'un intérêt à 4 0/0, la Compagnie fera un appel de 50 fr. par action après l'ouverture des sections indiquées plus haut. Cet appel ne gênera d'ailleurs en rien les actionnaires, qui auront la faculté de faire ce paiement par l'entremise du Crédit mobilier, sans qu'il leur en coûte autre chose que l'intérêt à 4 0/0 des sommes avancées, soit exactement ce qu'ils auront à recevoir de la Compagnie pour le nouveau versement.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemins de fer du Midi et canal latéral à la Garonne.

### Assemblée générale du 30 mai 1854.

Pour la seconde fois depuis la constitution de cette société, les actionnaires ont été réunis en assemblée générale le 30 mai dernier, dans la salle Herz, sous la présidence de M. E. Pereire, pour entendre le rapport du Conseil d'administration sur la situation de l'entreprise et l'avancement des travaux.

Cette situation est excellente. Le rapport constate, en premier lieu, que, vérification faite sur place des produits probables du réseau, les chiffres des statistiques officielles, bien que largement rémunérateurs, ne représentent cependant qu'une partie des transports que les chemins du Midi auront à effectuer.

Les prévisions de dépenses résultant des premières études d'avant-projet ont été également contrôlées par les ingénieurs de la Compagnie, tant au moyen d'études définitives que d'adjudications de travaux et de fournitures déjà faites, et les nouveaux devis, très-largement calculés, n'arrivent qu'à une dépense totale de 142 millions, ou 187,000 f. par kilomètre, y compris les terrassements pour la seconde voie sur la ligne de Bordeaux à Cette. Les ressources que la loi de concession et les statuts sociaux mettent à la disposition de la Compagnie s'élevant à 169,500,000 fr., il en résulte un excédant de 27,500,000 fr., disponible pour toutes les améliorations et tous les développements de l'entreprise que l'intérêt social pourra commander. Déjà il a été reconnu nécessaire, pour obtenir un bon tracé par Agde, de se charger de la construction d'un embranchement conduisant de cette ville au-delà de Pézénas, c'est-à-dire d'une dépense supplémentaire de 4 millions, qui sera d'ailleurs la source de produits correspondants.

Le rapport fournit les détails les plus complets que l'on puisse désirer sur la situation des travaux, et annonce la solution de la plupart des difficultés de tracé que les exigences locales ont suscitées à la Compagnie. Le point essentiel de cette partie du rapport est la certitude qui y est donnée de l'ouverture de la section de Bordeaux à Langon, et celle de la ligne de Bordeaux à Bayonne pour le 15 août prochain.

La position financière de la Compagnie ressort des chiffres suivants :

| | |
|---|---|
| Il a été appelé sur le capital social une somme de 250 fr. par action, soit ensemble | 33,500,000 » |
| Il a été reçu de l'Etat, à compte sur la subvention de Bayonne, un premier paiement de | 1,650,000 » |
| Sur les sommes ainsi encaissées, le cautionnement a employé celle de | 6,216,824 95 |
| Les dépenses de toute nature s'élevaient, au 28 mai dernier, la veille de l'assemblée, à | 15,628,277 02 |
| Il restait donc disponible, à la même date, environ | 12,500,000 » |
| La Compagnie doit recevoir dans le délai de quinze jours à peu près, deux nouveaux à-compte sur la subvention de Bayonne, ensemble | 3,300,000 » |

L'emploi de ces diverses sommes en travaux ou fournitures sur la ligne de Bordeaux à Cette, aura pour conséquence de faire toucher par la Compagnie de nouveaux à-compte sur la subvention de cette ligne, soit environ 8,200,000 fr.

Ce qui porte le total des ressources disponibles de la Compagnie à environ 24 millions, et permettra de ne demander aux actionnaires de nouveaux capitaux que dans un délai de plusieurs mois, et après la mise en exploitation de Bordeaux à Bayonne et de Bordeaux à Langon. Sans les circonstances de force majeure qui rendent impossible, en ce moment, l'émission de l'emprunt de 51 millions à 4 0/0, garanti par l'Etat, il eût été certainement sursis à tout appel de versement cette année ; mais si les événements rendent cet appel inévitable, les actionnaires n'en seront cependant gênés en aucune manière, des arrangements ayant été pris avec la Société du Crédit mobilier pour qu'elle se charge, moyennant un simple intérêt de 4 0/0, d'effectuer les versements pour le compte des personnes qui n'auraient pas de fonds disponibles au moment de l'appel.

Le rapport rend compte de l'exploitation faite par la Compagnie du chemin de Bordeaux à la Teste, affermé par elle, et des sections ouvertes du canal latéral à la Garonne.

L'exploitation du chemin de Bordeaux à la Teste, bien qu'entravée encore par les retards que les forges apportent à la livraison des rails, a donné cependant dès la première année de l'administration par la Compagnie actuelle, des résultats bien supérieurs à ceux des années précédentes. L'ensemble du trafic présente pour 1853, comparé à 1852, un accroissement de 37 0/0.

L'augmentation est de 34 0/0 pour les voyageurs, et de 71 0/0 pour les marchandises.

Un essai de correspondance maritime entre la Teste et les ports d'Espagne du golfe de Gascogne, a été abandonné après quelques mois ; il pourra être repris lorsque le chemin de la Teste sera complétement remis en état, et que des améliorations indispensables auront été apportées à l'entrée du bassin d'Arcachon et à la correspondance entre le point de débarquement et la gare du chemin de fer.

Le canal n'a été exploité au compte de la Compagnie que pendant six mois de l'exercice 1853, et les tarifs mis en vigueur que le 11 octobre, c'est-à-dire pendant moins de trois mois. En raison de l'inachèvement du canal et de la remise presque complète des péages en faveur des céréales, les produits de 1853 ont été peu considérables, mais la circulation augmente d'une manière rapide.

En 1851, elle avait été, entre Toulouse et Agen, de 144,000 tonnes à la distance entière ;

En 1852, entre Toulouse et la Baïsse, de 216,000 tonnes à la distance entière ;

En 1853, elle a atteint sur la distance entière, 280,000 tonnes, dont 39 0/0 à la remonte, et 61 0/0 à la descente.

Ces chiffres, si remarquables qu'ils soient, ne donnent encore néanmoins qu'une idée très-incomplète de ce que sera la circulation du chemin desservi et du canal latéral, après leur achèvement et l'organisation complète du service, au moyen d'un matériel puissant et économique.

Outre le trafic local, déjà très-considérable, c'est dans une masse de transports de plus de 1,500,000 tonnes que canal et chemin de fer auront à puiser, en la détournant du passage par le détroit de Gibraltar.

C'est ainsi que toujours les grandes découvertes et leur introduction dans la vie et les habitudes des peuples, changent les courants de la circulation et des affaires.

Aux temps les plus reculés, les communications et les échanges entre pays lointains avaient lieu par caravanes ; la boussole d'abord, et la découverte du passage par le cap de Bonne-Espérance ensuite, ont détourné le commerce de l'Inde de la route de terre : le cap des Tempêtes offrait moins de dangers que la traversée du désert. L'invention des chemins de fer détermine aujourd'hui un mouvement en sens inverse ; ses longs convois reprennent la place de l'antique caravane, et tendent à leur tour à déposséder la navigation.

Les chemins de fer du Midi et la ligne de la Méditerranée, correspondant par les paquebots des Messageries avec le chemin de fer d'Alexandrie à Suez, et avec les ports de l'Asie-Mineure, suppriment le voyage du Cap, réduisent à quelques semaines les communications avec l'Inde. Quelle magnifique conquête de l'intelligence sur la matière ! quelle noble victoire de la science et de l'industrie !

Sans remonter si loin en arrière et sans porter leurs vues autant dans l'avenir, les actionnaires du Midi n'en ont pas moins exprimé leur satisfaction au Conseil, après avoir entendu la lecture du rapport que nous venons d'analyser et qui n'a donné lieu à aucune discussion.

Ad. Blaise (des Vosges).

Digitized by Google

## Chemin de fer de l'Ouest.

### INAUGURATION DE LA SECTION DE NOGENT-LE-ROTROU AU MANS.

Depuis 1842, nous avons l'honneur d'être convié deux ou trois fois par année, si ce n'est plus, à la première représentation de la même pièce, jouée par les mêmes acteurs, en présence des mêmes spectateurs, sous le titre uniforme d'*inauguration*. En bonne conscience, cela commence, à la longue, par devenir passablement monotone, et, à part les aubergistes, nous ne voyons pas qui peut prendre intérêt maintenant à la répétition de ces coûteuses et fatigantes cérémonies.

Pour notre compte, nous préférons de beaucoup à ces grandes cohues, dans lesquelles on ne voit rien et on n'apprend rien, la faveur d'assister à la réception des lignes nouvelles par les ingénieurs de l'État. Dans ces voyages, à la fois officiels et intimes, on visite les travaux d'art; on les entend juger et discuter par des hommes compétents; on recueille de précieux détails sur les raisons économiques ou techniques qui ont dicté le choix des tracés, sur les ressources naturelles des pays que l'on traverse, sur leur situation industrielle, sur leurs relations commerciales; en un mot, sur les revenus immédiats que l'on peut espérer obtenir dès l'ouverture du chemin, et sur ceux que l'on doit attendre de l'avenir.

L'inauguration de la section du réseau de l'Ouest comprise entre Nogent-le-Rotrou et le Mans, qui a eu lieu le dimanche 28 mai appartient à la catégorie des ouvertures *raouts*, dont le principal mérite est de faire briller les talents culinaires de Chevet, et dont le souvenir le plus vif qu'on en garde est celui d'une extrême fatigue.

Cela n'empêche pas, sans doute, les fantaisistes de la grande presse de faire sur des solennités semblables de charmants articles, agréables mélanges de l'esprit de leurs auteurs et d'une érudition empruntée aux guides, aux annuaires ou aux programmes officiels affichés sur tous les murs. Nous-même, nous pourrions, sauf l'esprit, glisser ici un de ces comptes rendus historiques et anecdotiques, car nous avons sous les yeux un recueil très-riche sous ce rapport, *le Nouveau guide de Paris à Rennes et Brest*, publié par la librairie centrale des chemins de fer, de Napoléon Chaix, le jour même de l'ouverture du chemin du Mans; mais ce n'est pas là ce que nos lecteurs attendent de nous. Ils savent très-bien que nous ne tenons pas bureau d'esprit, mais bureau de renseignements sur les affaires qui les intéressent. Or, c'est là que notre embarras commence, attendu que nous n'avons guère rapporté de notre voyage qu'une violente courbature et un enrouement bien conditionné, mais bien peu de choses sur le chemin de fer de l'Ouest.

Si peu que ce soit, cependant, essayons de le dire.

Le chemin de l'Ouest a toujours été considéré officiellement comme très-bon jusqu'à Chartres et la Loupe; trafic : 31,000 fr. par kilomètre; assez bon jusqu'à Nogent-le-Rotrou : 25,000 f. par kil.; médiocre jusqu'au Mans : 23,000 fr. par kil.; mauvais au-delà du Mans, c'est-à-dire : 19,000 fr. jusqu'à Laval, et 17,000 fr. jusqu'à Rennes.

En outre, on considérait la répartition du trafic comme si désavantageuse, et le pays comme si incapable de supporter des tarifs ordinaires, que l'on évaluait les frais d'exploitation à 57 0/0 pour la section de Versailles à la Loupe, à 64 0/0 jusqu'au Mans, à 66 0/0 jusqu'à Laval, et à 68 0/0 jusqu'à Rennes.

Voyons maintenant de quelle manière les faits ont confirmé ou infirmé ces prévisions.

Le début ne fut pas heureux. Au lieu de 31,000 fr. par kilomètre, l'Etat, qui exploitait, n'obtint, en 1850, que 21,814 fr. par kilomètre, et en 1851, que 25,984 fr.

En 1852, la compagnie concessionnaire réalisa une recette brute de 26,086 fr. par kilomètre, et, en 1853, avec la section de la Loupe, les produits s'élevèrent à 29,626 fr. par kilomètre.

Depuis le 16 février dernier, l'exploitation a été prolongée jusqu'à Nogent-le-Rotrou, et, malgré l'abaissement considérable des tarifs pour le transport des céréales, la recette kilométrique n'a pas subi de réduction; elle se maintient au-dessus des prévisions des statistiques officielles, et l'on peut compter maintenant, d'après les résultats connus, que le chemin de Paris au Mans ne rapportera pas moins de 25,000 fr. brut par kilomètre dès la première année, ce qui en assure 30,000 pour la troisième.

D'un autre côté, les frais d'exploitation, au lieu de s'élever à 57 et même à 64 0/0, sont descendus à 46 0/0, et le dernier mot n'est pas encore dit à cet égard.

Ce n'est pas tout. La section du Mans à Laval, de 94 kilomètres de longueur, considérée comme assez pauvre pour faire descendre le produit kilométrique de toute la ligne à 19,000 fr. par kilomètre, est reconnue maintenant comme devant accroître ce produit moyen, en assurant à la ligne de l'Ouest tous les produits de la Bretagne, détournés jusqu'ici au profit de la ligne de Nantes par Tours, au moyen de nombreux services de correspondances établis à Angers et à Nantes sur Rennes, sur Vannes, Lorient et Brest.

Dès la fin de l'année courante, les travaux d'art et de terrassement de la section du Mans à Laval seront terminés par les ingénieurs de l'Etat et livrés à la Compagnie chargée de la fourniture et de la pose de la voie, ce qui lui permettra de commencer l'exploitation vers la fin du mois de juin.

A la même époque, la Compagnie pourrait ouvrir l'embranchement sur Caen entre le Mans et Alençon, mais elle préférera sans doute attendre le moment où elle pourra aller jusqu'à Argenton, ce qui est en effet préférable.

Tout cela pourra être fait, nous assure-t-on, avec un versement de 50 fr. qui sera appelé dans le second semestre de l'année courante; il ne sera plus rien demandé ensuite aux actionnaires avant le mois de janvier 1855.

Le tronc principal du réseau de l'Ouest se constitue, on le voit, beaucoup plus rapidement et dans de meilleures conditions qu'on ne l'avait espéré. Il doit en être, en effet, de ces chemins comme de tous ceux qui pénètrent dans des pays neufs, dans des contrées agricoles que l'on a cru pauvres parce que le défaut de moyen de transport paralysait leur fertilité en les privant de débouchés, et qui grandissent et se développent soudainement, aussitôt que l'accès des marchés leur est ouvert.

Le chemin de l'Ouest, d'ailleurs, ne traverse pas des pays exclusivement agricoles; déjà, dans le département de la Sarthe, il atteint une région industrielle où la fabrication des toiles est très répandue.

En pénétrant plus loin, dans la Mayenne, il trouvera des mines, des carrières, des forges et des fonderies, dont les produits sont considérables et fort estimés. L'ouverture du chemin de fer fécondera tous ces germes de richesse déposés dans un sol fertile, et auquel il ne manquait, pour donner des fruits, que l'établissement de voies de communication économiques.

Un de nos grands confrères disait l'autre jour, en parlant d'un pays nouvellement desservi par un chemin de fer : « C'est pour lui » comme si on le dotait tout-à-coup d'un » fleuve, avec les ressources merveilleuses » de sa fécondité et de sa navigation. »

L'expression est heureuse, mais la comparaison n'est pas parfaitement exacte. Un fleuve déborde ou manque d'eau, il se couvre de glaces ou de brouillards, il chôme une partie de l'année et n'est jamais navigable après le soleil couché; un chemin de fer ne connaît pas de repos; il fonctionne d'un bout de l'année à l'autre, la nuit comme le jour; il n'a ni paix ni trêve; il transporte aussi bien, aussi sûrement, aussi exactement les produits agricoles et les engrais qui les multiplient, que les riches étoffes de Lyon ou les articles fragiles et charmants de l'industrie parisienne; il sert au pauvre aussi bien qu'au riche; il épargne le temps, cette étoffe de la vie, et vaut dès lors bien mieux qu'un fleuve, qui l'use par sa lenteur et rend un vieillard après avoir embarqué un enfant.

Pour en revenir à l'inauguration de dimanche, si, en débutant, nous avons murmuré contre elle en général, nous n'avons que des éloges à lui donner en particulier. Elle nous a procuré le plaisir de faire le trajet en société de gens d'infiniment d'esprit, dont la conversation nous a tout à la fois instruit et charmé, et si elle nous a beaucoup fatigué, ce n'est pas faute d'avoir pourvu à la réparation de nos forces par un superbe banquet.

Les honneurs de la fête ont été faits aux invités de la Compagnie par le président du Conseil d'administration, l'honorable M. Rivet.

Le Gouvernement était représenté par M. le comte Eugène Dubois, conseiller d'État, directeur général des chemins de fer, qui ne manque pas une occasion de constater les progrès

Digitized by Google

de cette belle et féconde industrie, et d'en honorer les fêtes de sa présence.

Nous sommes heureux de pouvoir reproduire ici les paroles prononcées par M. le comte E. Dubois et la réponse de M. Rivet, au nom du Conseil d'administration.

DISCOURS DE M. LE COMTE E. DUBOIS.

*Conseiller d'État, directeur général des chemins de fer.*

S. E. M. le ministre de l'agriculture du commerce et des travaux publics aurait attaché un grand prix à venir lui-même présider à cette inauguration, rendue plus solennelle encore par les bénédictions de l'église.

Une perte cruelle et récente lui défendait de mêler son deuil de famille aux joies de votre fête; en me confiant la mission honorable, mais difficile, de le représenter, il m'a chargé de vous exprimer tous ses regrets, de complimenter la Compagnie de l'Ouest sur son habile et intelligente administration; les ingénieurs de l'État et de la Compagnie sur le talent qu'ils ont déployé dans l'exécution des travaux; de ne pas oublier, surtout, les conducteurs des ponts et chaussées, les employés de tous rangs, les mécaniciens, ces soldats de l'industrie... si dévoués et si disciplinés, dont le zèle et le sang-froid ne se démentent jamais.

Messieurs, permettez-moi un simple rapprochement. — C'est en 1851 que la concession de ce chemin fut faite définitivement, après la tentative infructueuse de 1846, et, à cette époque de défaillance politique où la France, inquiète devant les terribles éventualités de 1852, paraissait renoncer aux grandes entreprises et aux travaux de longue durée, ce furent des capitalistes anglais qui, plus confiants dans l'avenir que la providence réservait au Prince-président, vinrent lui demander la concession de votre chemin de fer.

Leur confiance a reçu sa récompense, et, aujourd'hui, c'est en pleine guerre, mais en pleine alliance anglaise, que nous venons inaugurer l'œuvre éminemment pacifique de la science et de l'industrie.

Messieurs, que l'exemple nous serve de leçon, ayons confiance dans le génie de l'Empereur; après avoir traversé avec résignation et courage la crise de subsistances de cet hiver, affrontons avec sérénité les orages et les périls de la guerre.

Ayons confiance dans l'Empereur, et il ne sera pas dit qu'il puisse dépendre du chef d'un peuple à demi barbare, d'empêcher deux nations civilisées de suivre le cours de leurs nobles et féconds travaux.

*A l'Empereur!*

DISCOURS DE M. RIVET,

*Président du Conseil d'administration, au nom de la Compagnie de l'Ouest.*

Messieurs,

Après les paroles que vous venez d'entendre, la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest, dont je suis l'organe, se reprocherait de vous entretenir d'elle et de ses intérêts. Qu'il lui soit seulement permis de vous remercier de l'honneur que vous lui avez fait en acceptant l'hospitalité dans ses ateliers.

Cette journée, à laquelle votre présence ajoute un nouvel éclat, était depuis longtemps le but des efforts et des sacrifices de la Compagnie. La protection féconde dont l'Empereur entoure les entreprises de chemins de fer, l'appui bienveillant que son gouvernement a prêté à la ligne de l'Ouest, ont rendu ces efforts plus faciles, ces sacrifices plus fructueux. La Compagnie est heureuse d'exprimer sa reconnaissance devant une réunion où ses sentiments trouvent tant d'échos.

L'administration nous a aussi prêté le concours le plus utile, et des ingénieurs, que vous avez jugés ce matin par leurs œuvres, ont vaincu le temps et les obstacles.

Nous avons pu ainsi, en moins de deux ans, accomplir la partie la plus considérable de notre tâche. Deux ans encore, et nous aurons relié la Bretagne à Paris, l'Océan à la Sarthe et à la Loire!

Messieurs, un beau génie a dit: Les rivières sont des chemins qui marchent. Les voies de fer ne sont pas seulement des chemins qui marchent, qui courent, mais des chemins qui étudient, qui calculent, qui vivent de la vie passionnée et laborieuse des contrées, dont elles développent le bien-être et la richesse. Aussi, tout-à-l'heure, lorsque nos locomotives se sont retirées couvertes des bénédictions du ciel, vous avez senti qu'elles avaient scellé dans le sol même dont elles venaient de prendre possession, l'alliance qui unit notre industrie à ce beau pays, à cette intéressante cité.

C'est cette impression que la Compagnie vous demande de traduire par ce toast: *Au département de la Sarthe! à la ville du Mans!*

Outre ces deux discours, il en a été prononcé plusieurs autres, dont un surtout fort heureusement pensé et rendu avec une grande originalité d'expression par M. Scholfield, membre du Parlement pour Birmingham et administrateur de la Compagnie de l'Ouest. Ce loyal gentleman a fait ressortir avec beaucoup de bonheur l'influence pacifique que les relations d'intérêt, si heureusement nouées entre l'Angleterre et la France par les chemins de fer, exercent aujourd'hui sur la politique des deux peuples, et par elle sur la politique du monde entier.

Ce *speach* a été interrompu et suivi par les applaudissements chaleureux de l'assemblée; il ne manquait pour compléter la série des discours, qu'un *toast* en l'honneur de la fusion, depuis si longtemps promise aux actionnaires et toujours attendue par eux sans succès.

AD. BLAISE (des Vosges).

## Chemins de fer de l'Est.

*Ouverture de Reims. — Ouverture de Hagueneau. — Produits futurs de Mulhouse.*

Le lendemain du jour où ce journal paraîtra, la Compagnie de l'Est complétera, par l'ouverture de l'embranchement d'Epernay sur Reims, la mise en activité de toutes les lignes comprises dans sa première concession.

Cet embranchement, qui comprend des travaux très-difficiles, et notamment un tunnel considérable, a été construit par l'Etat aux conditions de la loi du 11 juin 1842, comme la ligne principale; la Compagnie a seulement fourni et posé la voie de fer.

La longueur de l'embranchement est de 31 kilomètres; elle place Reims à une distance totale de 172 kilomètres de Paris.

Tout le monde connaît la richesse industrielle et agricole de l'arrondissement de Reims, que le nouvel embranchement va desservir. Il est donc facile d'apprécier quels en seront les produits directs.

Dès la première année, ces produits ne seront pas moindres de 30,000 fr. par kilomètre, en les calculant d'après la circulation actuelle. Mais la Compagnie de l'Est n'aura pas seulement à effectuer cette recette, elle y gagnera certainement de nouveaux transports qui lui viendront des Ardennes, et elle économisera tout ce que lui coûtaient les frais de correspondance et le service onéreux du transport des marchandises qu'elle avait dû organiser sur la route de terre, c'est-à-dire environ 1,500 fr. par jour.

Au mois de septembre prochain aura lieu, à l'extrémité et au nord de la ligne de Strasbourg, une nouvelle ouverture, celle de la première section du chemin de Wissembourg comprise entre Vendenheim, point de raccordement, et Hagueneau. La longueur de cette section n'excède pas 24 kilomètres, mais elle est importante comme banlieue de Strasbourg, et comprend entre autres la petite ville de Bischwiller, centre industriel très actif. Au printemps prochain, ce chemin sera terminé jusqu'à Wissembourg et se reliera directement alors avec la ligne construite sur la rive gauche du Rhin, parallèlement au chemin badois, de manière à attirer sur le territoire français, c'est-à-dire sur les chemins exploités par la Compagnie de l'Est, tout le transit de l'Allemagne vers la Suisse et vers le Midi.

Le chemin de Vendenheim à Wissembourg, dont nous venons de parler, fait partie de la concession de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle, récemment achetée par la Compagnie des chemins de fer de l'Est. La prise de possession a eu lieu, ainsi que nous l'avons annoncé, dans les premiers jours de mai; le service a été aussitôt organisé sur de nouvelles bases, de nouveaux produits ont été obtenus et des économies importantes réalisées.

Il n'y a là rien que de très-simple, de très-prévu, rien autre chose que les bénéfices de la fusion, bénéfices qui iront toujours en augmentant, parce que l'unité d'exploitation versera sur la ligne principale, et dans toute son étendue, des transports qui en étaient autrefois détournés par des voies concurrentes.

Plus tard, la ligne de Mulhouse, que la Compagnie de l'Est va faire construire, absorbera une partie des transports directs de l'Alsace sur Paris et réciproquement, mais elle laissera au chemin de Strasbourg toutes les relations de l'Alsace avec le nord de la France, et s'alimentera de produits spéciaux à son parcours, ainsi que l'indique un tableau dressé par la Compagnie de l'Est, et que nous publions aujourd'hui.

D'après ce tableau, les recettes brutes du

Digitized by Google

chemin de Mulhouse sont évaluées à 26,840 fr. par kilomètre. Pour peu qu'il en soit de ces prévisions comme de celles qui avaient été faites en 1845 pour la ligne-mère de Strasbourg, on verra les produits du chemin de Mulhouse atteindre successivement 30 et 35,000 fr. par kilomètre.

Quoi qu'il advienne d'ailleurs de cette prévision, autorisée par la connaissance des faits accomplis sur d'autres chemins, voici quels seraient, d'après les calculs de la Compagnie de l'Est, dont on connaît la prudente réserve, les résultats de l'exploitation du réseau de l'Est :

« Les produits bruts de la ligne actuelle s'élèveront au moins à 33,000,000

» Les produits bruts des nouvelles lignes s'élèveront au minimum à 23,300,000

Ensemble, 56,300,000

» A déduire :

» Pour frais de toute nature, au maximum 35 0/0, 19,705,000

» Intérêts et amortissement de 115 millions représentés par des obligations, 5,750,000

25,455,000

Reste net, 30,845,000

» Ce qui, pour les cinq cent mille actions anciennes et nouvelles, représente plus de 60 fr. par action. »

On ne conçoit pas, d'après cela, l'espèce de défaveur dans laquelle restent les actions anciennes de l'Est et les actions nouvelles de Mulhouse. L'année dernière, à pareille époque, le cours des actions de l'Est, jouissant de tous leurs droits, était de 900 fr. ; on se procure aujourd'hui les mêmes droits avec 680 fr.

En effet, pour réunir aujourd'hui les droits des anciennes actions de l'Est, il faut acheter une action ancienne et une nouvelle.

Le cours des premières est de. . 760 fr.
Celui des secondes, de. . . . . 600

Ensemble. . . . 1,360 fr.
dont la moitié est de. . . . . 680

Or, ce n'est pas là évidemment un prix en rapport avec un revenu de 60 fr. par action, soit plus de 8 1/2 0/0.

AD. BLAISE (des Vosges).

(Voir le tableau pages 414 et 415.)

## Crédit mobilier.

Le Conseil d'administration de la Société générale du Crédit mobilier a procédé cette semaine à la nomination de son président.

M. Isaac Pereire, l'un des principaux fondateurs de cette grande institution, a réuni l'unanimité des suffrages.

AD. BLAISE (des Vosges).

## Recettes de la semaine.

| Lignes. | Recettes brutes. | Augment. s. 1853 Totale | 0/0. |
|---|---|---|---|
| Orléans | 805,342 » | 111,270 | 16.0 |
| Nord | 731,890 » | 97,762 | 15.5 |
| Lyon | 398,514 » | 989 | 0.2 |
| Est (1) | 622,537 » | 70,090 | 12.6 |
| Ouest | 143,996 » | 3,924 | 2.0 |
| Méditerranée | 201,679 » | 37,921 | 23.1 |
| Gd central | 192,121 » | 31,585 | 19.6 |
| St-Germain | 358,995 » | 83,875 | 30.4 |

| | | Diminut. s. 1853. Totale | 0/0. |
|---|---|---|---|
| Rouen | 198,333 » | 6,976 | 3.3 |
| Havre | 86,680 » | 1,283 | 1.4 |

## AVIS AUX ACTIONNAIRES.

### Opérations courantes.

#### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

ORSAY. — Assemblée générale, le jeudi 15 juin, à 2 heures, 23, rue Neuve-des-Petits-Champs.

MINES DE LA LOIRE. — L'assemblée générale annuelle aura lieu le mardi 6 juin, à 3 heures, salle Herz, 48, rue de la Victoire.

Vingt cinq actions donnent droit d'assister à la séance.

#### APPELS DE FONDS.

CHEMINS DE L'EST. — Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

LYON. — *Appel de 100 fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er juillet, sera dû pour chaque jour de retard passé le 10.

A déduire le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c (intérêt compris).

Rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

CENTRAL SUISSE. — Versement de 50 fr. par action, au 15 mai 1854, à Paris, rue Bergère, 18.

OUEST SUISSE. — Versement du huitième dixième, 50 fr. par action, du 15 mai au 30 juin. L'intérêt sera dû à 5 0/0 l'an à partir du 15 juin, à défaut de versement dans le délai fixé.

ANVERS A ROTTERDAM. — Septième et dernier versement de 25 francs, exigible à partir du 22 juin.

SUÉDOIS (Compagnie royale du chemin de fer) — Versement de 25 francs par action.

(1) Y compris les recettes de Strasbourg à Bâle, etc

#### PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

NORD. — Dividende de 30 fr. à partir du 1er juillet.
7 fr. 50 par obligation.

ORLÉANS. — 32 fr. 10 c.

EST. — Actions anciennes, 30 fr. 30.
(Voir aux échanges de titres et aux appels de fonds.)

LYON. — Quatrième coupon des obligations.
A partir du 1er juillet, dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris).

ROUEN AU HAVRE. — 12 fr. par action.

OUEST. — 16 fr. par action.

ST-GERMAIN. — Dividende de 20 fr.

MÉDITERRANÉE. — Emprunt de 60 millions 5 0/0. 12 fr. 50. — Actions 16 fr.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Intérêt 5 0/0.

DIEPPE ET FÉCAMP. — 11 fr.

ANDREZIEUX A ROANNE. — Premier dividende en liquidation, 7 fr. 50, plus le coupon en liquidation du deuxième et dernier dividende, à distribuer quand la liquidation sera terminée.

VICTOR-EMMANUEL. — Intérêts 4 1/2 0/0.

MINES DE LA LOIRE. — Dividende de 22 fr.

CRÉDIT FONCIER. — 5 fr. par action. Intérêt 4 fr. 50 par titre libéré de 500 fr.

VIEILLE-MONTAGNE. — Dividende de 40 fr. payable moitié depuis le 10 mai et moitié le 1er novembre 1854.

ANVERS A GAND. — 13 fr.

CANAL DE ROANNE. — Dividende de 5 fr. par action.

Les actionnaires qui ne se sont pas présentés pour recevoir les dividendes de 1849, de 1845, de 1846, sont prévenus que le délai est ajourné jusqu'au 31 décembre. On peut se présenter : à Roanne, à la caisse; à Lyon, chez veuve Morin, Pons et Morin ; à Paris, chez Maurice Sautter ; à Genève, chez Heutsch et Chauvet.

GLACES DE MONTLUÇON. — 5 fr. par action de la première catégorie, et 1 fr. 99 par action de la deuxième catégorie.

STOLBERG. — Le dividende de fr. 50 se paie, à partir du 1er juillet 1854, pour les actions entières, rue de Luxembourg, 47 ; pour les dixièmes d'action, 45, rue de Lancry.

EMPRUNT LOMBARDO-VÉNITIEN. — Coupon d'intérêt échéant le 1er juin.

#### ÉCHANGE DE TITRES.

ORLÉANS. — Les actionnaires souscripteurs aux 130,000 obligations peuvent, depuis le 10 mai courant, se présenter à la Caisse du service central, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, pour y échanger, contre des *titres provisoires au porteur*, les récépissés nominatifs qui leur ont été délivrés.

EST. — Depuis le 1er juin, échange des actions de Strasbourg à Bâle contre des obligations de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations. On paiera en même temps à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c., dividende de 1853, et à chaque obligation donnée en échange 12 fr. 50 c., montant des intérêts échu le 1er juin.

CAEN ET CHERBOURG. — Echange des actions provisoires contre les actions au porteur, de dix à trois heures, depuis le 22 mai.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les

Digitized by Google

## COMPAGNIE DES CHEMINS DE

# RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES RELATIFS AUX CHEMINS DE

## *Récapitulation des Produits*

**Bases des Appréciations.**

GRANDE VITESSE. — *Voyageurs.* Le doublement de la contenance des services actuels. — *Bagages, articles de messagerie, etc.* 15 0/0 du produit des voyageurs, représentant le minimum des produits de cette nature, réalisés par les chemins en exploitation.

PETITE VITESSE. — Circulation actuelle par roulage. 40 0/0 de la circulation par eau. Évaluation réduite du trafic qui sera créé par la voie de fer. — Tous les transports ont été calculés sur la base de

| SECTIONS. | Distances en kilomètres. | GRANDE VITESSE. *Voyageurs. — Bagages. — Messagerie. — Marchandises.* Nombre de voyageurs. | Unité kilométrique. | Produit des voyageurs. | Produit des bagages et de la messagerie. | Total. | Produit par kilomètre |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Paris à Mulhouse (513 kilomètres)** | | | | | | | |
| De Paris à Nogent | 95 | 609,858 | 45,110,190 | 3,157,713 30 | 473,656 99 | 3,631,370 29 | 38,224 95 |
| Embranchement de Coulommiers | 32 | 219,000 | 7,008,000 | 490,560 » | 73,584 » | 564,144 » | 17,629 » |
| De Montereau au point de raccordement | 29 | 35,446 | 1,027,934 | 71,936 75 | 10,793 51 | 82,730 26 | 2,851 45 |
| De Nogent à Troyes | 71 | 162,709 | 11,542,159 | 807,951 13 | 121,292 66 | 929,243 79 | 13,087 04 |
| De Troyes à Chaumont | 96 | 212,210 | 19,183,720 | 1,342,860 40 | 201,429 06 | 1,544,289 46 | 16,086 34 |
| De Langres à Vesoul | 79 | 131,958 | 8,900,388 | 623,027 16 | 93,548 57 | 717,205 73 | 9,078 55 |
| De Vesoul à Belfort | 60 | 123,880 | 6,774,840 | 474,303 80 | 71,130 57 | 545,334 37 | 9,088 90 |
| De Belfort à Mulhouse | 51 | 240,680 | 9,502,140 | 665,149 80 | 99,772 47 | 764,922 27 | 14,998 47 |
| | 513 | | 109,057,871 | 7,634,052 34 | 1,145,207 83 | 8,779,260 17 | 17,113 56 |
| **Blesmes à Gray (175 kilomètres)** | | | | | | | |
| De Blesmes à Chaumont | 88 | 251,844 | 7,205,312 | 508,571 84 | 76,285 77 | 584,857 61 | 6,646 22 |
| De Chaumont à Langres | 33 | 170,380 | 5,292,540 | 370,477 80 | 55,571 67 | 426,049 53 | 12,910 79 |
| De Langres à Gray | 54 | 81,760 | 4,415,040 | 309,052 80 | 32,450 54 | 341,503 34 | 6,324 13 |
| | 175 | | 16,872,892 | 1,188,102 50 | 164,307 98 | 1,352,410 48 | 7,728 05 |
| **Nancy à Gray (220 kilomètres)** | | | | | | | |
| De Nancy à Epinal | 84 | 105,120 | 8,830,080 | 618,105 60 | 92,715 84 | 710,821 44 | 8,462 15 |
| D'Epinal à Vesoul | 82 | 118,260 | 9,942,000 | 693,982 » | 104,397 30 | 800,379 30 | 9,760 72 |
| De Vesoul à Gray | 54 | 171,550 | 9,263,700 | 648,459 » | 97,268 85 | 745,727 85 | 13,809 77 |
| | 220 | | 28,036,380 | 1,962,546 60 | 294,381 99 | 2,256,928 59 | 10,258 76 |
| **Paris à Vincennes (24 kilomètres)** | | | | | | | |
| De Paris à Vincennes | 24 | 1,976,186 | 17,328,218 | 693,128 72 | » » | 693,128 72 | 28,880 36 |
| Récapitulation | 932 | | 271,395,361 | 11,477,830 10 | 1,603,897 80 | 13,081,727 90 | 14,036 18 |

Digitized by Google

**FER DE L'EST.**

# FER CONCÉDÉS ET INCORPORÉS.

## *par Sections.*

0,13 c. à 0,03 c. par tonne et par kilomètre, tarifs de beaucoup inférieurs à ceux appliqués sur la ligne actuellement exploitée.

Le résultat de 23,000 fr. par kilomètre est confirmé par les produits obtenus sur des lignes en exploitation dont la position est incontestablement moins avantageuse que celle des lignes énoncées au présent tableau.

| PETITE VITESSE. *Marchandises.* Nombre de tonnes. | Nombre de tonnes à 1 kilomètre. | Produit. | Produit par kilomètre. | Produit total. | Produit total par kilomètre. |
|---|---|---|---|---|---|
| 178,470 | 12,306,250 | 1,057,221 » | 11,128 63 | 4,688,591 20 | 49,333 58 |
| 65,500 | 2,006 000 | 130,880 » | 4,099 » | 695,024 » | 21,719 » |
| 3,031 | 88,479 | 88,494 » | 3,031 51 | 171,244 20 | 5,904 96 |
| 105,738 | 7,507,308 | 720 628 70 | 10,149 70 | 1,649,872 49 | 23,237 64 |
| 86,360 | 7,788,685 | 1,018,387 60 | 10,608 20 | 2,562,677 06 | 26,694 54 |
| 63,485 | 5,015,315 | 428,522 40 | 5,424 33 | 1,145,728 13 | 14,502 88 |
| 226,071 | 9,769,675 | 704,022 00 | 11,733 71 | 1,249,337 27 | 20,822 61 |
| 230,756 | 11,124,648 | 812,554 53 | 15,932 44 | 1,577,476 80 | 30,930 91 |
| | 55,786,450 | 4,960,711 13 | 9,726 88 | 13,739,971 30 | 26,840 44 |
| 863,400 | 17,535,700 | 976,826 » | 11,100 30 | 1,561,683 61 | 17,736 52 |
| 249,505 | 7,245,645 | 494,363 » | 14,980 60 | 920,412 53 | 27,891 30 |
| 161,836 | 9,819,144 | 655,391 52 | 12,136 88 | 996,894 86 | 18,461 01 |
| | 34,600,489 | 2,126,580 32 | 12,151 88 | 3,478,991 » | 19,879 93 |
| 215,000 | 17,630,000 | 1,145,540 » | 13,979 » | 1,856,361 44 | 22,432 15 |
| 261,000 | 21,925,600 | 1,396,600 » | 16,030 » | 2,198,979 20 | 26,410 72 |
| 149,400 | 8,067,000 | 609,336 » | 11 284 » | 1,355,063 85 | 25 093 77 |
| | 47,621,600 | 3,153,476 » | 15,333 96 | 5,410,404 59 | 24,502 72 |
| » | » | » » | » » | 693,128 72 | 28,880 36 |
| | 138,008,539 | 10,240,767 65 | 10,987 94 | 23,322,495 61 | 25,024 13 |

titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

CENTRAL SUISSE. — Voir dans le numéro du 20 mai.

### AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

NORD. — Les numéros de la 1re, 2e et 3e série d'obligations, et les numéros du 1er tirage des obligations d'Amiens à Boulogne, se trouvent aux annonces.

Le remboursement aura lieu à partir du 1er juillet.

EST. — Depuis le 1er juin remboursement des obligations sorties au tirage du 4 mai.

EST. — Le jeudi 8 juin, à deux heures, tirage des 30 obligations de Bâle à rembourser au 1er octobre à la caisse de la Compagnie de l'Est.

GRAND-CENTRAL. — Les obligations de Rhône et Loire sorties au tirage du 9 mai et destinées à être amorties sont : 86 obligations de la 1re série remboursables à 625, du n° 25,8 0 au n° 25,885 inclus 408 de la 2e série remboursables à 500 fr., du n° 575 à 682 inclus. Le remboursement a lieu à partir du 15 mai, 15, place Vendôme.

Le sort a désigné au tirage du 30 mai les obligations numérotées de 6,807 à 6,920 inclusivement. Remboursement à partir du 1er juillet.

OUEST. — Les numéros des obligations tirées au sort le 17 mai, se trouvent dans le numéro du 20 mai.

Les remboursements seront effectués à la caisse de l'Ouest aux époques que voici :

Emprunt 1839, rive droite, 1er juillet 1854 ; de 1843, le 1er janvier 1855, du 7 mai 1852. Ouest, du 27 août 1852, du 17 juillet 1853, 1er juillet 1854.

PRÉFECTURE DE LA SEINE. — Nous avons publié le 20 mai les numéros sortis au tirage du 1er mai 1854.

10e tirage. — Voici les numéros qui ont gagné les primes du tirage du 1er juin :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Numéros | 1,410 la prime de | | 7,000 fr. |
| — | 3,369 | — | 5,000 |
| — | 782 | — | 2,500 |
| — | 3,651 | — | 1,500 |
| — | 5,611 | — | 1,000 |
| — | 4,729 | — | 500 |
| — | 5,779 | — | 500 |
| — | 3,756 | — | 500 |
| — | 1,374 | — | 500 |
| — | 383 | — | 997 |
| Total des primes. . . | | | 17,997 fr. |

Indépendamment de l'intérêt 5 0/0.

CRÉDIT FONCIER. — Les séries D et Q, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000, et de 160,001 à 170,001, ont été désignées par le sort dans le tirage qui a eu lieu publiquement au siége de la Société, le 31 mai 1854, pour la libération complète en obligations définitives de 1,000 fr.

En conséquence, tout porteur de promesses appartenant à l'une de ces deux catégories, est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr. complémentaires sur chaque titre, savoir :

300 fr. avant le 15 juin et 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres et notamment il perdra le droit aux lots.

Digitized by Google

Les porteurs d'obligations ainsi libérées auront la faculté d'obtenir jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes du montant de leurs titres, des coupures de 500 fr. donnant un revenu fixe de 4 0/0, participant aux lots, et remboursables au pair.

C. DEVINA.

## Chemins de fer du Midi.

### RAPPORT

*A l'assemblée générale du 30 mai 1854*

Présidence de M. Emile PEREIRE, président du Conseil d'administration.

Messieurs,

C'est la seconde fois depuis la fondation de notre Société que vous êtes réunis en assemblée générale, pour prendre connaissance de la situation de notre entreprise. La période que nous avons traversée et celle qui nous reste encore à parcourir sont, pour toutes les entreprises de travaux publics, les plus laborieuses et les plus difficiles. Elles ne peuvent emprunter aucun intérêt actuel aux développements brillants que réalise chaque jour sous nos yeux l'industrie des chemins de fer. Notre œuvre, pour le moment, se borne à préparer l'avenir, à le fonder sur des bases solides, à éviter par le choix des tracés, par le mode de construction, par l'établissement et le choix du système du matériel de transport, les erreurs qui pourraient entraver les développements ultérieurs de notre exploitation.

Dans le cours de nos études et de nos travaux, nous avons eu à vaincre des difficultés plus grandes que celles qui se rencontrent dans la plupart des entreprises de même nature. Les contrées que nous avons à traverser sont en effet restées, plus que celles du Nord et de l'Est, en dehors du mouvement industriel qui, depuis un quart de siècle, a exercé une si grande influence sur la prospérité de notre pays. — Les avantages des voies de transport perfectionnées n'y sont pas encore assez connues ; les ressources propres des localités pour l'installation de grands travaux y sont beaucoup plus rares. Ces circonstances passagères créent momentanément des obstacles moraux et matériels. Ce sont là des inconvénients inévitables : nous les avions en partie prévus, nous les aurons bientôt tous surmontés. Les épreuves que nous traversons, il nous reste une conviction plus ferme dans le succès de notre entreprise. Les produits sur lesquels nous avons basé nos calculs, d'après les statistiques officielles, étaient, ainsi que nous l'avons établi dans notre rapport du 30 avril dernier, largement rémunérateurs ; aujourd'hui, que les ressources du pays nous sont mieux connues, nous sommes plus que jamais convaincus que les chiffres officiels ne représentent qu'une partie des transports que nous aurons à effectuer. Ce que nous avons vu se réaliser depuis notre dernier rapport, dans une exploitation voisine de la nôtre, l'énorme accroissement de recettes réalisé par la Compagnie d'Orléans, à la suite de l'ouverture de la section de Poitiers à Bordeaux, nous montre les ressources que les contrées, si fertiles en produits de toute nature, que nous allons desservir, peuvent offrir au réseau qui va les vivifier.

Ces résultats sont de plus en plus appréciés, et nous en avons une preuve non équivoque dans le classement de nos actions, qui s'opère sur une échelle importante dans les villes situées sur le parcours de nos lignes.

*Estimation des frais de premier établissement.*

L'année dernière, il nous était impossible de vous faire connaître l'estimation des dépenses imposées à la Compagnie pour la construction de son réseau. Nos ingénieurs, établis depuis peu de temps sur le terrain, n'avaient pu nous donner à cet égard que des évaluations incertaines. Depuis, les projets définitifs ont été rédigés, et pour la plus grande partie approuvés. De nombreuses adjudications ont eu lieu, des terrains ont été achetés, les matériaux de la voie et le matériel roulant ont été, en grande partie, commandés. Nous sommes plus en mesure aujourd'hui de vous fixer sur l'importance de la somme qu'il sera nécessaire de dépenser pour mettre la ligne principale et ses embranchements (ainsi que le chemin de fer de Bayonne et celui de Bordeaux à la Teste, destiné à lui servir de tête), en état complet et normal d'exploitation.

Au fur et à mesure que la rédaction des projets avançait et que les marchés et adjudication de travaux s'effectuaient, les estimations de nos Ingénieurs ont pu se modifier.

Elles ont par conséquent déjà subi presque toutes les augmentations qu'entraîne toujours l'application d'un devis estimatif. Nous pouvons dès lors vous donner un aperçu général des dépenses de la ligne principale et des embranchements.

| | Dépenses totales. |
|---|---|
| Administration et service central, | 1,000,000 |
| Direction et conduite des travaux, | 3,537,000 |
| Terrains, | 13,192,578 |
| Terrassements et travaux d'art, | 41,407,698 |
| Bâtiments, clôtures et constructions accessoires, | 18,529,453 |
| Voie de fer et accessoires (y compris le ballast et la pose), | 38,095,506 |
| Matériel roulant, | 23,431,079 |
| Restauration du chemin de fer de la Teste, | 1,975,566 |
| Somme à valoir pour dépenses imprévues, | 3,828,420 |
| Total, | fr. 142,000,000 |

soit 487,000 fr. par kilomètre.

Cette estimation suppose que la ligne principale et les embranchements seront exploités, — conformément aux dispositions du cahier des charges, — sur une seule voie de fer. Elle comprend d'ailleurs, indépendamment des voies accessoires des stations, un développement d'environ 400 kilomètres de voies supplémentaires, soit le septième environ du parcours total.

Le cahier des charges ne nous avait imposé que l'acquisition des terrains et la construction des travaux d'art pour deux voies ; les terrassements ne devaient être faits que pour une voie. Rassurés sur la dépense par le devis définitif et par d'importantes adjudications, le Conseil n'a pas voulu profiter de cette faculté, qui se traduit, dès le début de l'exploitation, par de nombreux inconvénients et plus tard par un accroissement de dépenses. Sur 480 kilom. dont se compose la ligne principale de Bordeaux à Cette, les terrassements seront effectués pour deux voies sur une longueur de 138 kilom., et cette dépense figure dans notre devis. Quant au chemin de fer de Bayonne et aux embranchements, les terrassements sont peu importants, et ils pourront, lorsqu'ils deviendront nécessaires, être effectués, après leur mise en exploitation, sans plus de dépense qu'ils n'en auraient exigé aujourd'hui.

Les ressources que la loi de concession et nos statuts ont mises à notre disposition, se composent, ainsi que vous le savez :

| | |
|---|---|
| 1° Du capital en actions, | 67,000,000 fr. |
| 2° D'un capital en obligations ayant un intérêt de 4 0/0 et son amortissement garanti par l'Etat, | 51,000,000 |
| 3° D'une subvention fixe à payer par l'Etat en argent à mesure de l'exécution et de l'achèvement de nos travaux, | 51,500,000 |
| Total, | fr. 169,500,000 fr. |

Mais il ne faut pas compter sur la réalisation de cette somme tout entière. — La création de 51 millions d'obligations à l'intérêt garanti de 4 0/0 ne produirait évidemment pas le capital nominal. En effet, les Compagnies dont le crédit est le mieux établi viennent de négocier des emprunts à un taux d'intérêt bien plus élevé, ce qui correspond à la réalisation d'un capital inférieur. Nous pouvons attendre de meilleures circonstances, mais nous aurons toujours de ce chef, une réduction importante dans le chapitre des ressources dont nous pourrons disposer. D'un autre côté, quel que soit le soin apporté à l'établissement des devis, il ne faut pas compter non plus sur toutes les économies qu'ils présentent. — Ils indiquent seulement, que nous avons de la marge pour toutes les améliorations que nous voudrons réaliser. — Nous aurons, d'ailleurs, des embranchements à établir, des gares à agrandir, des suppléments de matériel à construire, de doubles voies à poser sur des points importants de notre parcours.

Dès à présent, ainsi que nous l'indiquerons plus loin, nous sommes conduits à exécuter un embranchement d'Agde sur Pézenas, et à augmenter par là d'environ 4 millions le chiffre des dépenses prévues ; cette augmentation est la conséquence d'une importante modification de tracé qui vient d'être adoptée. Du reste, si nous espérons beaucoup du développement de nos transports, il est naturel de compter que cette prospérité elle-même nous imposera quelques sacrifices.

L'expérience nous a toujours prouvé que, dans l'exploitation des chemins de fer, les mauvaises économies sont pernicieuses, et que c'est moins le chiffre de la dépense que son bon emploi qu'il faut considérer. Quoique les bases adoptées dans nos devis soient de nature, tant pour l'établissement de la voie et des gares, que pour la construction de notre matériel, à nous permettre d'effectuer des transports considérables, nous sommes néanmoins convaincus que ces bases deviendront insuffisantes. — Toutefois, le fait important qui ressort des chiffres que nous venons de vous communiquer, c'est que le capital de notre Société sera largement suffisant pour les besoins auxquels il a été destiné à faire face.

#### SITUATION DES TRAVAUX.

La longueur totale de la ligne principale et des embranchements, telle qu'elle résulte des plans adoptés, s'établit ainsi :

| | |
|---|---|
| Ligne principale de Bordeaux à Cette, | 480,935m » |
| Ligne de Lamothe à Bayonne, | 155,677 » |

Digitized by Google

| | | |
|---|---|---|
| Embranchement de Mont-de-Marsan, | 37,578 | » |
| Embranchement de Narbonne à Perpignan, | 60,000 | » |
| Raccordement du chemin de la Teste avec la ligne principale, | 7,500 | » |
| Chemin de fer de Bordeaux à La Teste, | 53,000 | » |
| Total à exploiter, | 791,690 | » |

Les études définitives sont terminées depuis longtemps sur toute l'étendue de ce réseau. Les projets ont été soumis à l'approbation de l'administration supérieure; sauf quelques exceptions que nous vous signalerons dans le cours de ce rapport, ils sont tous approuvés.

Cette exposition nous conduit à vous donner quelques détails sur la situation des travaux dans chacune des sections.

1re *Section. — De Bordeaux à Tonneins. — Raccordement avec la ligne de Bayonne. — Longueur,* 103 *kil.*

Le tracé de cette section, y compris le raccordement du chemin de Bayonne avec la ligne principale, au moyen d'un embranchement de 7,500 mètres qui contourne la ville de Bordeaux, est approuvé sur toute son étendue

Le choix d'un emplacement pour la gare de Bordeaux est resté en suspens. La Compagnie, en rédigeant ses projets, s'était appliquée à faire pénétrer sa tête de ligne (commune au chemin de fer de Bayonne et au chemin de fer de Toulouse et de Cette), assez avant dans l'intérieur de la ville. Ces projets n'ayant pas été admis, nous allons soumettre de nouvelles études à l'administration. Les retards que l'examen de cette question a nécessités nous avaient depuis longtemps déterminés à prendre à l'avance des dispositions pour l'établissement d'une gare provisoire. Elles nous permettront de commencer l'exploitation de la ligne de Bordeaux à Bayonne, et celle de Bordeaux à Langon, dès que la voie sera posée sur ces deux sections.

Sur la première de ces sections, les travaux sont assez avancés pour que nous puissions compter sur leur achèvement vers le 15 août. Peu de temps après, la tête de notre ligne vers Cette sur une longueur de 43 kilomètres, pourra être livrée à l'exploitation. Vers la même époque le raccordement du chemin de Bayonne avec la ligne principale pourra être achevé; notre gare provisoire à Bordeaux sera établie au cours Saint-Jean.

L'ouvrage d'art le plus important de la première section et de toutes nos lignes, est le pont sur la Garonne, à Langon.

Il est suivi d'un viaduc en maçonnerie de trente-deux arches, établi pour assurer l'écoulement des eaux de la Garonne pendant les crues. La partie la plus difficile, la plus délicate de ce grand travail, les culées et les deux piles du pont sont achevées; l'assemblage des tôles est commencé; avant la fin de l'année tout sera terminé.

Les travaux sont en cours d'exécution au delà de Langon, et l'exploitation pourra se prolonger vers Agen dès que le passage de la Garonne sera assuré.

2e *Section. — De Tonneins à Castelsarrazin. — Longueur,* 92 *kilomètres.*

Tous les plans de cette section, sauf ceux de la gare d'Agen, ont été approuvés par l'administration supérieure; les terrains sont occupés sur une assez grande étendue; plusieurs ouvrages d'art sont commencés, notamment le pont sur le Lot, à Aiguillon, le travail le plus important de cette section.

Nous espérons qu'il pourra être terminé vers le milieu de l'année prochaine, ce qui nous permettra de prolonger, dès cette époque, notre exploitation jusqu'à Agen.

Le pont sur le Tarn, à Moissac, sera fondé pendant la campagne qui va s'ouvrir, et pourra être terminé assez promptement pour n'être pas un obstacle au prolongement de l'exploitation jusqu'à Toulouse.

3e *Section. — De Castelsarrasin à Avignonnet. —Longueur,* 112 *kilomètres.*

Tout le tracé est approuvé sauf une lacune: les terrassements dans cette section sont commencés sur 34 kilomètres et achevés sur 11.— La section ne présente d'ailleurs aucun ouvrage d'art important. — Les ingénieurs accomplissent les formalités préparatoires d'expropriation, et lorsque l'exécution des travaux devra être sérieusement entamée, il suffira d'une campagne pour livrer la section tout entière à l'exploitation.

4e *Section. — D'Avignonnet à Fonties. — Longueur,* 58 1/2 *kilomètres.*

Le tracé de cette section a reçu l'approbation définitive de l'administration, à l'exception d'un tronçon de 17 kilomètres, entre Bram et Carcassonne. Sous peu de jours il sera également approuvé.

Les expropriations de cette section ne sont pas encore commencées, mais les propriétaires ont consenti à l'occupation préalable sur une longueur de 37 kilomètres.—Les terrassements sont commencés sur 23 et achevés sur 20. — Les deux seuls ouvrages importants de la section, le pont sur l'Aude, à Carcassonne, et le souterrain de Berriac de 500 mètres de longueur, sont arrivés à un degré d'avancement qui permettra désormais de donner avec certitude, à leur exécution, toute l'activité que l'on croira nécessaire, sans crainte de mécompte.

5e *Section.— De Fonties à Coursan.— Longueur,* 55 *kilomètres.*

Le tracé est approuvé jusqu'à Villedaigue, sur une longueur de 36 kilomètres. Il reste à approuver environ 19 kilomètres qui comprennent le passage de Narbonne. — Sur ce point, nous avons rencontré quelques difficultés. Le désir de rester dans des limites de pentes inférieures à 5 millimètres nous avait déterminés à éviter le contrefort de Montredon, qui domine Narbonne. Cette ville se trouvait, dans ce cas, placée sur la section de Perpignan, à quelques kilomètres de l'origine de cet embranchement, au lieu de l'être sur la ligne principale de Toulouse à Cette. Nous offrions, en échange, des facilités de service et des réductions de tarif. L'opposition que cette solution a rencontrée dans la localité nous a déterminés à modifier ces premiers projets.

Nos ingénieurs en ont rédigé de nouveaux dans lesquels ils se sont appliqués à effacer, autant que possible, les pentes exceptionnelles qui auraient entravé le transport économique des marchandises.

Ces projets sont en ce moment soumis à l'examen de l'administration supérieure.

Nous avons obtenu, dans le surplus du parcours de la section, l'occupation préalable des terrains sur 36 kilomètres. Les terrassements sont terminés sur 20, et sont en activité sur le surplus; plusieurs ouvrages d'art sont commencés. Nous sommes en mesure de donner à l'exécution de cette partie de la ligne le degré d'activité qui sera nécessaire pour son achèvement, en temps opportun. Mais comme cette section comporte peu de travaux, et qu'elle ne peut être utilement exploitée que lorsque la ligne sera terminée, soit dans la direction de Cette, soit dans celle de Toulouse, nous n'en pousserons les travaux que dans la mesure des besoins de l'ensemble de l'exploitation.

6e *Section. — De Coursan à Cette. — Longueur,* 67 1/2 *kilomètres.*

Le cahier des charges avait laissé indécis le tracé entre Béziers et Cette; il se bornait à statuer, par son art. 3, que « le chemin se porterait de Béziers sur Cette par Mèze, suivant » le tracé qui sera déterminé par l'administration supérieure. » Au moment où la loi de concession a été votée, il n'avait pas encore été possible de prononcer entre les intérêts rivaux du port d'Agde et de la ville de Pezénas, qui se disputaient le passage du chemin de fer. Nos ingénieurs, en étudiant la question, n'ont pas tardé à reconnaître que l'intérêt de la Compagnie, aussi bien que celui du port de Cette et de la circulation générale, rendaient de beaucoup préférable la direction de Béziers sur Cette par Adge, en suivant la plage qui sépare l'étang de Thau de la mer. L'adoption de ce tracé rendait possible une combinaison qui donnait, d'ailleurs, une satisfaction équitable à tous les intérêts; elle consistait à exécuter, dans la vallée de l'Hérault, un embranchement de 18 kilomètres environ d'Adge sur Pézenas.

L'administration nous a demandé de prolonger au delà de Pézénas l'embranchement sur une certaine étendue, de manière à établir une balance exacte entre les charges et les avantages qui résultent pour nous de la combinaison adoptée; nous y avons consenti. Nous aurons ainsi à exécuter au delà de Pézénas une longueur de voie de fer représentant une dépense de 1,450,000 fr., somme à laquelle le conseil général des ponts et chaussées a arbitré l'avantage de la combinaison que nous avons proposée. — Les intérêts de la région industrieuse vers laquelle nous nous dirigerons ainsi, ne tarderont pas à combler la lacune qui restera entre nos rails et les villes importantes de Clermont-l'Hérault et de Lodève. — Nous obtiendrons donc, sans nouveaux sacrifices, une extension de relations qui ne pourra que profiter au trafic de la ligne principale. — Le délai pour l'exécution de l'embranchement partant d'Adge sera de cinq années.

Cet embranchement qui forme l'objet d'une convention spéciale qui va être soumise à l'examen du conseil d'État, laquelle, pour régularisation, devra être approuvée par une délibération d'une nouvelle assemblée générale spécialement convoquée dans ce but, nous imposera une dépense de 4,150,000 fr. Cette dépense sera, nous l'espérons, compensée par les produits nets de l'exploitation, ainsi qu'en témoignent les calculs statistiques qui ont été fait à l'occasion de l'examen de cette question, l'une des plus délicates et des plus importantes que notre tracé ait soulevée.

Ces 4,150,000 fr. devront s'ajouter au devis de 142 millions dont nous vous avons présenté le tableau.

On a commencé dans cette section les travaux les plus importants; les fondations du pont sur l'Orb à Béziers, le souterrain de Malpas sous le canal du Midi, et quelques tranchées qui ont été attaquées parce que leur exécution devait demander un temps assez long.

7e *Section. — De Bordeaux à Bayonne et à Mont-de-Marsan. Longueur, y compris une partie*

Digitized by Google

*empruntée au chemin de la Teste, 283 kilomètres.*

Sur cette section nous avions d'abord à construire la partie comprise entre Lamothe et Bayonne. Le tracé a été successivement approuvé sur toute son étendue.

Nous avons obtenu l'occupation préalable des terrains sur tous les points où nous avions besoin de travailler. Malgré les difficultés que présente l'exécution d'un chemin de fer dans un pays presque dépourvu de voies de communication, nos ingénieurs ont pu pousser les travaux avec activité. Ils sont achevés jusqu'à Dax, et très avancés entre Dax et Bayonne. — La pose de la voie est commencée, et nous pensons que l'ensemble de la ligne pourra être livré à l'exploitation, ainsi que nous vous l'avons dit, dans le courant du mois d'août, comme la section de Bordeaux à Langon.

Les projets de l'embranchement de Mont-de-Marsan, soumis à l'approbation de l'administration supérieure, n'ont pas encore été approuvés; ils ne peuvent tarder à l'être.

8e *Section. — De Narbonne à Perpignan. — Longueur approximative : 60 kilomètres.*

Les projets définitifs de cette section pour la partie comprise entre le port de La Nouvelle et Perpignan ont été remis à l'administration.

La rédaction du projet pour la section de Narbonne à La Nouvelle, momentanément suspendue par suite de l'incertitude du tracé de la ligne principale, est aujourd'hui terminée. Ce projet va être soumis à l'approbation ministérielle.

L'embranchement de Perpignan est d'une exécution facile, et son trafic sera une source importante de produits. Il forme, à la fois, l'origine d'un chemin de fer sur la frontière d'Espagne par le perthus qui sert de débouché sur Barcelone et toute la Catalogne, et d'un embranchement sur Port-Vendres, qui, par sa situation à l'extrême frontière, est le port le plus rapproché de l'Algérie. Ce port se trouve dès-lors appelé à un grand développement, lorsqu'il sera mis en relation avec l'ensemble du réseau des chemins de fer français.

VOIE DE FER ET ACCESSOIRES.

Nous vous avons fait connaître l'année dernière les dispositions que nous avions arrêtées pour l'établissement de la voie. Nous avons voulu tout d'abord donner à notre chemin la plus grande solidité possible, afin de l'approprier au nouveau matériel que nous faisons établir; ce matériel se composera de wagons d'une grande capacité et de machines d'un grand poids, que la pratique de l'exploitation a indiqués comme les plus favorables pour réaliser des transports considérables à bas prix.

Le rail dit Barlow, qui pèse 45 kilogrammes par mètre courant (le rail le plus lourd posé en France ne pèse que 38 kilog.) a été adopté pour la ligne principale, et, le rail dit Brunel, de 30 kilog. posé sur longrines, ce qui équivaut à 37 kilog. sur traverses, a été adopté pour les embranchements.

A cette époque, où nous n'avions encore commandé que les rails et les bois nécessaires pour la pose des voies, l'importance des commandes s'élevait à 25,039,000 fr.; elle s'élève aujourd'hui à 29.500,000 fr., parce que nous avons commandé subséquemment à diverses usines, les rivets et boulons nécessaires pour la pose des voies, les plaques tournantes et autres accessoires.

Les commandes restant à faire porteront la dépense totale, pour l'acquisition des matériaux de la voie, à 36 millions de francs; elles seront faites au fur et à mesure des besoins.

L'expérience nous a démontré que nous avions eu raison de nous préoccuper tout d'abord des commandes de rails. Quoique réparties entre trois usines qui paraissaient être le plus en état de livrer promptement, ces fournitures ont toutes été commencées et continuées en dehors des délais, et ne seront pas faites en temps opportun.

Nos commandes de rails Brunel et des appareils de joint forment un total de 32,000 tonnes représentant un développement de 516 kilomètres.

Il devait être livré au 1er du présent mois, 14,883 tonnes, soit en longueur de simple voie, 192 kilomètres.

Il n'avait été effectivement reçu que 8,000 tonnes ou 130 kilomètres.

Les commandes de rails Barlow et des appareils accessoires forment un total de 47,700 tonnes ou un développement de 471 kilomètres.

Il devait être livré au 1er du mois 6,360 tonnes, soit en longueur de simple voie, 62 kilomètres.

Les essais de fabrication pour ces rails s'achèvent seulement, et les premières livraisons n'auront lieu que dans le courant du mois prochain, après un retard de plus de quatre mois. Il ne nous est pas permis d'espérer que les forges puissent regagner ces retards; ceux que nous avons déjà subis nous ont été très-préjudiciables, car ils ont retardé à la fois l'exécution de nos terrassements et la pose définitive de notre voie.

Nous avons traité pour la pose de la voie du chemin de fer de Bayonne avec des entrepreneurs anglais qui ont acquis sous la direction de M. Brunel lui-même une grande habitude de cette pose spéciale. Elle est commencée sur le chemin de La Teste, et à partir de Lamothe, les entrepreneurs ayant réuni un personnel de contre-maîtres et d'ouvriers expérimentés, nous allons faire marcher les travaux avec rapidité.

Nous avons pris des mesures pour organiser un service télégraphique très-complet; des appareils spéciaux indiqueront à chaque instant aux gares de croisement, la présence et le sens de la marche des trains sur chaque section, en outre des appareils ordinaires servant à la correspondance alphabétique, aux demandes de secours, etc.

(*La suite au prochain numro.*)

## Forges.

SAINT-DIZIER.

Ce sont les résultats de la réunion des maîtres de forges de la Champagne et de la Bourgogne qui préoccupent exclusivement l'attention du monde métallurgique. On y est convenu de créer un entrepôt commun, de nommer un syndic qui sera chargé de la vente et qui recevra les commandes que les marchands adressaient directement aux usines. MM. les laminoirs portent à huit classes la classification des fers; les quatre premières restent sans changement, les fers extra forment les quatre autres. On lira ces renseignements à l'article *Paris*.

Quant à la situation des forges, elle est toujours à peu près la même. La fabrication se maintient sans être active. La fabrication des fers spéciaux alimente plusieurs usines et leur suffit.

La Banque de France a abaissé le taux de l'escompte; les banquiers de la province ont également diminué le leur, ce qui a apporté une grande amélioration dans les affaires.

Le stock est fort diminué en Angleterre; le prix des fers vient de subir une grande augmentation, et l'on pressent de grands besoins pour ce pays

Les maîtres de forges de la Haute-Marne ne paraissent pas disposés à imiter l'exemple des maîtres de forges anglais : ils maintiennent les anciens prix.

Les cours se raffermissent ainsi :

| | | |
|---|---|---|
| Fonte à fer, | 155 | 160 |
| Fonte pour 2e fusion, n° 1, | 190 | 192 50 |
| Fers battus à la houille, | 335 | » |
| Fers battus au bois, | 335 | » |

Les fers laminés conservent leurs prix, et se pratiquent aux prix suivants, rendus dans les localités ci-indiquées :

| | |
|---|---|
| Saint-Dizier, | 330 |
| Vitry, | 330 |
| Chalons, | 335 |
| Epernay, | 335 |
| Château-Thierry, | 340 |
| Nancy, | 340 |
| Metz, | 340 |
| Strasbourg, | 340 |
| Mulhouse, | 345 |
| Thann, | 345 |
| Meaux, | 340 |
| Reims et tous les environs (à prendre à Epernay), | 333 |
| Bar-le-Duc, | 335 |
| Colmar, | 345 |
| Joinville, | 330 |
| Langres, | 335 |
| Dijon, | 335 |
| Gray, | 330 |

PARIS.

A l'instar de ce qui se passe en Angleterre depuis nombre d'années, les maîtres de forges à laminoirs de la Champagne et de la Bourgogne, dans les réunions qu'ils ont tenues les 18, 19 et 20 mai, ont décidé qu'ils établiraient de suite un entrepôt commun dans lequel chaque usine entretiendra un dépôt de tous les échantillons de ses fers fabriqués de fonte au charbon de bois. Par cette résolution, nos usiniers mettent en rapport plus direct leur fabrication avec la consommation, en évitant des stocks considérables, qui jettent la perturbation sur les marchés; ils facilitent aussi les réassortiments aux marchands, qui, trouvant dans un seul entrepôt les marques de tous les établissements, choisiront celles qui leur conviendront le mieux.

La vente des fers sera faite par un syndicat. Les marchands de Paris et de la province s'approvisionnant directement en forge devront adresser leurs ordres au syndicat, chargé de les transmettre aux usines qu'ils indiqueront.

Dans le but d'éviter des retards dans les commandes des marchands les plus rapprochés des groupes, une ligne de démarcation a été tracée. Les marchands placés à l'est des villes de Lille, Douai, Saint-Quentin, Laon, Soissons, Meaux, Paris et de toute la Loire, pourront demander en forge; ceux qui se trouvent à l'ouest de cette ligne s'adresseront au syndicat.

L'entrepôt, à Paris, est tenu par M. Gosselin fils aîné, quai de la Râpée.

Le maintien du prix des fers reste arrêté,

Digitized by Google

pour le mois de juin, à 340 fr., rendu à Paris, pour les expéditions faites de l'usine. Les fers pris au dépôt, considérés comme réassortiment, sont cotés 10 fr. de plus par 1,000 kil.; quatre mois de terme, ou 2 0/0 d'escompte au comptant.

Il n'a été fait aucun changement dans la classification des fers, adoptée au mois de novembre 1850, en ce qui concerne les quatre classes; l'augmentation de 20 fr. par classe est aussi conservée. Seulement, dans la cinquième classe, connue sous la dénomination de *fers extra*, il a été établi quatre autres classes; les prix se trouvent alors modifiés. Nous n'avons pas encore les détails de ces classes, que nous publierons dans notre prochain numéro.

C'est à peu de chose près la ligne de conduite que suivent les maîtres de forges anglais; le marché des fers et des métaux est à Londres; c'est une espèce de Bourse qui règle les prix uniformes. La situation des usines peut être relevée facilement. La demande et les circonstances déterminent les cours pour tous.

La vente des mêmes produits de diverses usines, dans un seul entrepôt, met un obstacle à toute concurrence de prix, mais elle en fera naître une autre à laquelle le consommateur gagnera. C'est la lutte des usines, fabriquant à qui mieux mieux, travaillant à l'envi l'une de l'autre; c'est la concurrence de chaque forge voulant faire distinguer sa marque par la qualité et la belle fabrication. L'amour-propre et l'intérêt y sont engagés et y pousseront naturellement les producteurs. Suivant que telle ou telle marque sera plus ou moins recherchée, ne pourra-t-il pas bien s'établir une différence de prix entre les fers des différentes provenances?

— Les articles métallurgiques sont cotés comme suit : Tôle anglaise, 48 fr.; id. fine, 52; tôle douce, fer fort des Ardennes, 58 à 60; id. fine, 72; tôle douce de Comté, 72; id. décapée, 78. — Fonte à refondre française, 21 22; écossaise, 22 50 23; anglaise, 24 50 25. Cet article augmente toujours dans les entrepôts. A Paris, le stock au 1er mai était de 7,649 quintaux métriques (fonte de toute provenance); à Marseille, de 51,919; au Havre, de 5,674; à Nantes, de 6,105; à Rouen, de 3,313; il y a, dans les divers entrepôts de France, une augmentation de 13,027 quintaux métriques du 1er avril au 1er mai, ce qui explique la stabilité des cours chez nous quand ils haussent en Angleterre; on peut aussi remarquer que les arrivages en fonte d'outre-Manche sont moins importants que dans le mois correspondant de 1853; la fonte de Belgique est arrivée en plus grande quantité sur les marchés.

La cote des métaux est sans changement; les avis des marchés régulateurs sont nuls. Les prix de l'étain reperdent leur position et faiblissent. Dans les entrepôts, le cuivre de première fusion manque à Paris et à Nantes; le stock est important au Havre et à Rouen. L'étain brut est abondant à Marseille et au Havre.

O. Saupique.

## MARCHÉS ÉTRANGERS.

### Prix des fers en Angleterre.

Les avis des marchés anglais sont généralement à la hausse. La fonte est toujours recherchée; la diminution du stock s'accroît et contribue à cette bonne tenue. — A Glascow, la fonte Garlacherrie est cotée 109 fr.; les numéros mélangés, 215 fr. 50 c. La fonte de Clyde, tous numéros, vaut 103 fr. Nous avions prévu la hausse des fers; les prix sont majorés sur toutes les places, de 5 fr. en moyenne.

### Prix des fers et charbons en Belgique.

Aucune nouvelle de ce côté. Les fers et les fontes, écrit-on de Charlerol, sont dans la même situation; les affaires sont un peu plus calmes. Les prix des charbons n'ont pas varié depuis quelque temps; la demande de l'extérieur a faibli.

Les avis de Liége manquent.

*Le Moniteur de la Flotte* annonce que M. Carella, ingénieur en chef des mines, vient d'être chargé de diriger l'exploitation de la mine de charbon de terre d'Héraclée. Cette mine, dont les produits sont excellents, est située entre Constantinople et Sinope, sur le bord de la mer Noire. M. Carella doit quitter Paris très prochainement.

— Les fonderies de Pouzin et de Levoulte, dans l'Ardèche, ont reçu dernièrement une commande de 1,500,000 boulets, bombes et obus, dont un tiers environ est déjà moulé.

## BOIS.

*Saint-Dizier.* — Les bois ont donné lieu à quelques transactions, mais à des prix qui diffèrent tellement entr'eux, qu'on ne peut aucunement se baser sur ces ventes pour les cours. Chacun achète à sa convenance, suivant le besoin qu'il a d'un lot, ou suivant que le vendeur est dans la nécessité de placer. Quant à ce qui concerne notre place, peu de détenteurs se pressent, par la raison qu'ils ne craignent pas le trop plein.

Un lot assez important a été vendu à raison de 175 fr. l'échantillon, et 127 fr. 50 l'entrevous 10-10.

De l'entrevous a eu placement aussi à 95 fr. et 112 fr. 12-12; ces lots étaient d'une qualité presque aussi belle que celle du lot précédent. Comparés l'un à l'autre, ces lots n'auraient pas été estimés à 7 fr. de différence.

Une autre vente d'entrevous a été faite à 120 fr. rendu à Paris, 12-12, qualité ordinaire.

*Paris.* — On mande que les affaires sont on ne peut plus difficiles. Il y a encombrement, et par suite une concurrence qui entraîne les prix à la baisse. On a vendu dans l'eau l'échantillon 150 et 160 fr., l'entrevous, 120 fr. On céderait à 145 fr. Une baisse de 50 c. pèse sur la charpente. Le hêtre en grume ne vaut plus que 120 fr. dans l'eau; on recherche le sciage de cette essence : il est rare.

O. Saupique.

*(L'Ancre de Saint-Dizier.)*

### Faits divers.

— Le Conseil municipal de Marseille, dans sa séance de lundi dernier, a approuvé le traité passé entre M. de Chantérac, maire de Marseille, et M. Paulin Talabot, directeur du chemin de fer de Paris à la Méditerranée, pour la construction d'un dock à la Joliette.

— Le Corps législatif, dans sa séance de mardi, a adopté un projet de loi ayant pour objet d'autoriser, sur sa demande, la ville de Cambrai à contracter un emprunt et à s'imposer des centimes spéciaux pour concourir à l'exécution du chemin de fer de Somain à Cambrai.

— On écrit de Reims, que la Compagnie du Nord va commencer immédiatement la construction des ponts qui doivent être jetés sur le canal latéral à l'Aisne et sur l'Aisne elle-même, pour l'établissement du chemin de fer de Reims à Douai. De plus, les fossés de délimitation pour les travaux de terrassement sont terminés, en grande partie, entre Reims et Tergnier, et la Compagnie espère que la voie pourra être livrée à la circulation vers la fin de l'année 1855.

### Correspondance.

M. B., à Saint-Quentin. — Reçu votre mandat. — N° 1, probablement. — N° 2, excellent. — N° 3, nous préférerions le n° 2. — N° 4, ceci dépend des événements politiques. — N° 5, oui, sur le prix du mois dernier.

M. N. S.—N° 1, arbitrage très-productif, mais dangereux comme spéculation. — N° 2, 70 fr. — N° 3, oui. — N° 4, mauvais.

M. X., à R. — N° 1, nous ne le conseillerons pas. — N° 2, il n'y aura pas fusion, mais *probablement* un arrangement pour la ligne intermédiaire. — N° 3, non. — N° 4, intérêt à 5 0/0, dividende 50 à 55 fr. — N° 5, nous ne pouvons vous fixer. — N° 6, il y aura environ 8 à 9 0/0. — N° 7, mauvais. — N° 8, ceci dépend de la politique. — N° 9, non. — N° 13, non.

M. A. M., à Fère. — C'est un conte, ce dividende sera payé; ce sont les actions nouvelles qui ne recevront pas de dividende pendant trois ans.

M. E. D., à Paris. — N° 1, oui, si l'écart est minime. — N° 2, Est, Crédit mobilier, Lyon. — N° 3, nous ne le pensons pas, à moins de circonstances nouvelles.

M. A. G., à Lyon. — Votre préoccupation est exagérée; le produit des chemins en question vient moins de l'extrémité que vous signalez que des points intermédiaires; cependant, en homme sage, vous devez diviser vos risques.

M. *** — 250 fr.

M. L., à O. — N° 1, intérêts et dividendes compris, de 75 à 80 fr. — N° 2, non.

M. M. L., à Coutras. — N° 1, bonne valeur, mais sans avenir. — N° 2, valeur de spéculation. — N° 3, oui. — N° 4, non. — N° 5, la Compagnie n'y est pas encore résolue.

M. F. B., à Lyon. — A, 75 fr. — B, 65 à 70 fr. — C, 52 fr. D. 72 fr.

M. K., à X. — N° 1, oui probablement. — N° 2, oui, les modifications seront importantes. — N° 3, c'est incertain. — N° 4, ceci dépend de la fusion. — N° 5, vendez. — N° 6, Lyon, Méditerranée, Strasbourg.

M. L. M. — N° 1, excellent. — N° 2, attendez, — N° 3, votre opération est bonne. — N° 4, mauvaise. — N° 5, excellent.

M. G., à L. — N° 1, ceci est en dehors de nos prévisions. — N° 2, Lyon, Méditerranée, Orléans, Strasbourg, Nord.

M. N. J. — N° 1, c'est une erreur, le versement est de 250 fr. — N° 2, le dividende sera très-élevé par la distribution de la réserve. — N° 3, non. — N° 4, attendez.

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 21 au 27 mai 1854.

| | |
|---|---|
| 99,054 voyageurs | 327,574 65 |
| Bagages, marchandises, etc | 404,315 95 |
| TOTAL | 731,890 60 |

Semaine correspondante de 1853.

| | |
|---|---|
| 86,711 voyageurs | 311,257 50 |
| Bagages, marchandises, etc | 322,870 35 |
| PRODUIT total | 634,127 85 |

Recette totale du 1er janvier au 27 mai.

| | |
|---|---|
| 1854 | 14,450,681 79 |
| 1853 | 12,408,363 99 |
| DIFFÉRENCE | 2,042,019 80 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 137 kilom.)

Du 21 au 27 mai 1854.

| | |
|---|---|
| 21,230 voyageurs | 95,715 00 |
| Bagages, marchandises, etc | 102,618 40 |
| TOTAL de la semaine | 198,333 40 |
| TOTAL de l'exercice courant | 4,176,726 40 |
| Semaine correspondante de 1853 | 205 309 95 |
| Exercice correspondant de 1853 | 3,856,067 55 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 92 kilom.)

Du 21 au 27 mai 1854.

| | |
|---|---|
| 11,432 voyageurs | 34,435 15 |
| Bagages, marchandises, etc | 52,245 05 |
| TOTAL de la semaine | 86,680 20 |
| TOTAL de l'exercice courant | 1,129,364 95 |
| Semaine correspondante de 1853 | 87,963 75 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 1,011,316 55 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 21 au 27 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 38,438 voyageurs | 217,011 35 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand | 181,303 40 |
| TOTAL de la semaine | 398,314 75 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 7,290,809 15 |
| TOTAL | 7,689,323 90 |
| Semaine correspondante de 1853 | 397,525 75 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 6,972,285 90 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 7,369,811 65 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,145 kilom.)

Du 21 au 27 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 337,801 26 |
| Bagages, marchandises, etc | 467,541 44 |
| TOTAL | 805,342 70 |
| Semaine correspondante de 1853 | 694,071 94 |
| Différence en faveur de 1854 | 111,270 76 |
| Recettes du 1er janvier au 27 mai | 15,874,227 82 |
| Recette correspondante de 1853 | 12,465,767 73 |
| Différence en faveur de 1854 | 3,408,460 09 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

*Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.*

(Longueur exploitée, 783 kilomètres.)

5e année. — 21e semaine.

Du 21 au 27 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 275,178 57 |
| Marchandises | 347,359 16 |
| TOTAL de la semaine | 622,537 73 |
| Recettes antérieures y compris celles de la ligne de Strasbourg à Bâle et embranchements | 11,419,176 96 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 12,041,714 69 |
| 21e semaine de 1854 | 622,537 73 |
| Semaine correspondante de 1853 y compris les mêmes éléments | 552,447 31 |
| Différence en faveur de 1854 | 70,090 42 |
| Exercice 1854 | 12,041,714 69 |
| Id. 1853 y compris les mêmes éléments | 9,625,697 11 |
| Différence en faveur de 1854 | 2,416,017 58 |

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 21 au 27 mai 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 12,081 65 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 17,465 60 |
| TOTAL | 29,547 25 |
| Recettes antérieures | 647,658 99 |
| TOTAL | 677,206 24 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 22 au 28 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 11,574 voyageurs (gr. vitesse | 50,226 35 |
| (Petite vitesse) | 32,978 44 |
| TOTAL | 83,204 70 |
| Rive droite. — 43,841 voyageurs | 37,200 35 |
| Rive gauche — 31,092 voyageurs | 23,531 35 |
| TOTAL | 143,966 59 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 73,906 12 |
| Rive droite | 43,316 25 |
| Rive gauche | 22,849 65 |
| TOTAL | 140,072 02 |

Recette totale du 1er janvier au 28 mai 1854 :

| | |
|---|---|
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 2,347,233 29 |
| *Idem.* — 1853 | 2,164,368 39 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 14 au 20 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 75,851 10 |
| Bagages et marchandises | 125,828 25 |
| TOTAL de la semaine | 201.679 35 |
| Semaine correspondante de 1853 | 163,757 55 |
| Augmentation | 37,921 80 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 3,739,071 69 |
| Recette correspondante de 1853 | 2,899,923 57 |
| Augmentation | 839,148 12 |

## Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 14 au 20 mai inclusivement.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

| | |
|---|---|
| 20,352 voyageurs, grande vitesse | 43,370 60 |
| Petite vitesse | 141,988 26 |
| Services annexes | 6,762 52 |
| TOTAL | 192,121 38 |

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse | 46 553 70 |
| Petite vitesse | 107,849 73 |
| Services annexes | 6,132 16 |
| TOTAL | 160,535 59 |

Recette totale du 1er janvier au 20 mai :

| | |
|---|---|
| 1854 | 3,355,670 49 |
| 1853 | 2,873,510 78 |

## Chemin de fer de Saint-Germain.

CIRCULATION ET RECETTES.

Mois de mai 1854.

| | | |
|---|---|---|
| Voyageurs St-Germain | 226,968 | |
| id. Auteuil | 198,946 | |
| Total | 425,914 Recettes. | 254,765 80 |
| Redevances et péages des chemins de Rouen et de l'Ouest | | 104,231 60 |
| Total | | 358,995 40 |

Mai 1853.

| | | |
|---|---|---|
| Voyageurs | 253,018 Recettes | 275,120 36 |
| Différence en faveur de 1854 | | 83,875 04 |

COMPARAISON :

| | |
|---|---|
| Les cinq mois de 1854 ont donné | 1,073,796 80 |
| La même période de 1853 a donné | 856,705 50 |
| Différence en faveur de 1854 | 217,091 30 |

## Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Mai 1854.

| EXERCICES. | VOYAGEURS. | RECETTES. |
|---|---|---|
| 1853 | 73,107 | 37,024 80 |
| 1854 | 69,857 | 34,899 65 |
| En faveur de l'exercice 1853 | 4,050 | 2,125,15 |
| Du 1er janvier au 31 mai, excédant en faveur de 1854 | 30,592 | 15,607 45 |

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DU NORD.

*Troisième tirage des obligations de la première série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.*

292 OBLIGATIONS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 179 | 19,811 | 39,190 | 57,573 |
| 360 | 19,858 | 39,269 | 57,954 |
| 458 | 19,895 | 38,555 | 58,303 |
| 971 | 20,091 | 39,794 | 58,760 |
| 996 | 20,350 | 39,820 | 59,086 |
| 1,106 | 20,501 | 40,096 | 59,149 |
| 1,416 | 20,512 | 40,141 | 59,676 |
| 1,699 | 20,862 | 40,159 | 59,974 |
| 1,708 | 20,934 | 40,261 | 60,447 |
| 2,392 | 20,976 | 40,547 | 60,550 |
| 2,742 | 21,034 | 41,301 | 60,597 |
| 3,050 | 21,107 | 41,488 | 60,687 |
| 3,519 | 21,780 | 41,659 | 61,435 |
| 3,781 | 21,911 | 41,985 | 61,699 |
| 4,121 | 21,912 | 42,231 | 62,231 |
| 4,465 | 22,122 | 42,525 | 62,271 |
| 4,578 | 22,629 | 42,563 | 62,836 |
| 4,771 | 27,887 | 42,671 | 63,291 |
| 4,851 | 23,478 | 42,866 | 63,355 |
| 5,010 | 24,623 | 42,953 | 64,070 |
| 5,233 | 24,790 | 42,979 | 64,150 |
| 5,301 | 24,986 | 43,137 | 65,805 |
| 5,302 | 25,698 | 43,379 | 65,908 |
| 5,495 | 25,845 | 43,576 | 65,942 |
| 5,808 | 25,887 | 43,577 | 65,953 |
| 6,106 | 25,921 | 43,680 | 66,127 |
| 6,237 | 20,933 | 44,277 | 66,154 |
| 6,798 | 27,336 | 44,426 | 66,192 |
| 6,973 | 27,339 | 44,476 | 66,420 |
| 6,875 | 27,686 | 44,748 | 67,452 |
| 7,174 | 27,844 | 44,773 | 68,100 |
| 7,347 | 27,932 | 46,115 | 68,290 |
| 8,022 | 28,002 | 46,254 | 68,480 |
| 8,561 | 28,758 | 40,305 | 68,628 |
| 9,266 | 28,406 | 47,344 | 68,670 |
| 10,292 | 28,419 | 47,360 | 69,406 |
| 10,299 | 29,289 | 47,818 | 69,625 |
| 10,443 | 29,851 | 47,885 | 69,767 |
| 10,607 | 30,798 | 48,224 | 69,776 |
| 10,907 | 30,496 | 48,585 | 69,825 |
| 10,943 | 30,882 | 48,594 | 69,849 |
| 10,986 | 31,141 | 48,707 | 69,850 |
| 11,282 | 31,346 | 48,821 | 69,973 |
| 11,359 | 31,608 | 49,181 | 69,993 |
| 11,392 | 32,010 | 49,587 | 70,629 |
| 12,122 | 32,377 | 49,859 | 70,973 |
| 12,609 | 32,984 | 50,071 | 71,378 |
| 13,067 | 33,461 | 50,717 | 71,386 |
| 13,085 | 33,463 | 50,801 | 71,759 |
| 13,359 | 33,712 | 51,011 | 71,967 |
| 13,533 | 33,828 | 51,093 | 72,092 |
| 13,687 | 34,101 | 51,213 | 72,025 |
| 13,903 | 34,202 | 51,179 | 72,090 |
| 14,368 | 34,345 | 51,475 | 72,106 |
| 14,450 | 34,505 | 52,408 | 72,283 |
| 14,591 | 34,890 | 52,689 | 72,479 |
| 14,816 | 35,014 | 52,846 | 72,947 |
| 14,953 | 35,152 | 53,354 | 73,349 |
| 14,967 | 35,334 | 53,423 | 73,858 |
| 15,346 | 35,593 | 53,682 | 74,030 |
| 15,389 | 35,667 | 54,610 | 74,399 |
| 16,072 | 35,677 | 54,773 | |
| 16,086 | 35,824 | 55,081 | |
| 17,051 | 36,202 | 55,504 | |
| 17,205 | 36,449 | 55,609 | |
| 17,497 | 37,038 | 55,882 | |
| 17,602 | 37,281 | 56,250 | |
| 17,753 | 37,372 | 56,441 | |
| 17,790 | 37,689 | 56,618 | |
| 17,937 | 37,714 | 56,802 | |
| 18,517 | 37,829 | 57,003 | |
| 18,947 | 38,211 | 57,072 | |
| 18,981 | 38,242 | 57,128 | |
| 19,039 | 38,418 | 57,287 | |
| 19,210 | 38,860 | 57,316 | |
| 19,392 | 39,011 | 57,370 | |
| 19,775 | 39,162 | 57,448 | |

*Deuxième tirage des obligations de la deuxième série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.*

293 OBLIGATIONS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 75,755 | 100,015 | 118,526 | 136,361 |
| 75,556 | 100,039 | 119,492 | 136,643 |
| 75,750 | 100,041 | 119,537 | 136,795 |
| 76,291 | 100,044 | 119,585 | 137,064 |
| 76,394 | 100,746 | 120,042 | 137,715 |
| 76,598 | 100,923 | 120,321 | 137,923 |
| 76,667 | 100,921 | 120,458 | 138,458 |
| 76,863 | 101,115 | 120,556 | 138,471 |
| 76,936 | 101,187 | 120,578 | 139,065 |
| 77,142 | 101,727 | 120,810 | 139,221 |
| 77,255 | 101,730 | 121,104 | 139,423 |
| 77,634 | 101,825 | 121,412 | 140,145 |
| 77,803 | 101,867 | 121,445 | 140,151 |
| 78,524 | 101,868 | 121,505 | 140,378 |
| 79,257 | 103,081 | 121,612 | 140,713 |
| 79,371 | 103,139 | 122,240 | 140,729 |
| 79,430 | 103,486 | 122,795 | 140,750 |
| 79,662 | 103,609 | 122,437 | 140,789 |
| 79,731 | 103,785 | 122,639 | 141,000 |
| 79,830 | 104,019 | 123,093 | 141,087 |
| 79,837 | 104,115 | 123,249 | 141,366 |
| 80,005 | 104,727 | 123,369 | 141,381 |
| 80,015 | 104,379 | 123,655 | 141,605 |
| 80,598 | 104,403 | 123,847 | 142,102 |
| 81,238 | 104,596 | 124,089 | 142,400 |
| 81,521 | 105,751 | 124,109 | 142,530 |
| 82,090 | 106,046 | 124,177 | 143,207 |
| 82,693 | 106,071 | 124,185 | 143,404 |
| 82,827 | 106,175 | 124,254 | 143,199 |
| 84,003 | 106,196 | 124,180 | 143,843 |
| 84,098 | 106,427 | 124,668 | 144,622 |
| 84,103 | 106,519 | 124,970 | 144,831 |
| 84,171 | 106,566 | 125,064 | 144,872 |
| 84,273 | 106,866 | 125,108 | 144,954 |
| 81,353 | 107,263 | 125,362 | 144,959 |
| 85,139 | 107,770 | 125,650 | 145,197 |
| 25,654 | 107,847 | 125,944 | 145,297 |
| 86,006 | 107,880 | 126,004 | 145,388 |
| 86,250 | 108,301 | 126,059 | 145,446 |
| 86,289 | 108,173 | 126,278 | 145,497 |
| 86,818 | 109,070 | 126,520 | 145,854 |
| 86,956 | 109,594 | 127,375 | 146,807 |
| 87,116 | 109,659 | 127,411 | 146,878 |
| 87,440 | 109,804 | 127,676 | 146,977 |
| 87,541 | 110,094 | 127,777 | 147,111 |
| 87,594 | 110,893 | 127,908 | 147,198 |
| 88,292 | 110,938 | 128,017 | 147,201 |
| 88,601 | 111,129 | 128,173 | 147,272 |
| 88,897 | 111,146 | 128,190 | 147,325 |
| 88,981 | 111,155 | 128,783 | 147,562 |
| 88,980 | 111,210 | 128,865 | 147,580 |
| 89,557 | 111,398 | 129,068 | 148,066 |
| 89,757 | 111,458 | 129,113 | 148,149 |
| 89,858 | 112,643 | 129,184 | 148,197 |
| 89,858 | 112,666 | 129,422 | 148,441 |
| 90,240 | 112,945 | 129,709 | 148,410 |
| 91,191 | 113,502 | 129,806 | 148,799 |
| 91,359 | 113,522 | 130,208 | 148,921 |
| 91,912 | 113,026 | 130,361 | 149,115 |
| 92,522 | 113,714 | 130,435 | 149,284 |
| 92,842 | 113,153 | 131,152 | 149,508 |
| 93,025 | 113,849 | 131,274 | 149,810 |
| 93,158 | 113,953 | 131,657 | |
| 93,435 | 114,017 | 132,048 | |
| 93,529 | 114,325 | 132,118 | |
| 95,566 | 114,344 | 142,223 | |
| 96,720 | 115,469 | 132,411 | |
| 97,140 | 115,487 | 132,442 | |
| 97,243 | 115,919 | 132,490 | |
| 97,454 | 116,062 | 132,662 | |
| 97,511 | 116,388 | 137,879 | |
| 97,788 | 116,472 | 133,504 | |
| 98,124 | 116,504 | 133,763 | |
| 98,178 | 116,969 | 131,529 | |
| 98,990 | 117,557 | 134,704 | |
| 99,591 | 118,338 | 134,982 | |
| 90,882 | 118,512 | 135,618 | |

*Premier tirage des obligations de la troisième série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.*

295 OBLIGATIONS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 150,218 | 168,433 | 189,693 | 210,366 |
| 150,610 | 168,481 | 190,114 | 210,441 |
| 150,696 | 168,556 | 190,159 | 210,559 |
| 150,761 | 168,605 | 190,271 | 210,601 |
| 150,764 | 168,991 | 190,298 | 210,790 |
| 150,904 | 169,117 | 190,478 | 211,636 |
| 150,970 | 169,243 | 190,731 | 212,205 |
| 151,177 | 169,207 | 190,874 | 212,253 |
| 151,624 | 169,875 | 190,908 | 212,270 |
| 152,161 | 170,245 | 190,091 | 213,294 |
| 153,023 | 171,182 | 191,284 | 213,475 |
| 153,542 | 171,512 | 191,291 | 213,773 |
| 154,300 | 171,696 | 191,479 | 213,901 |
| 154,489 | 171,716 | 191,735 | 214,183 |
| 154,500 | 171,942 | 191,978 | 214,281 |
| 154,877 | 171,985 | 191,990 | 214,294 |
| 154,878 | 172,233 | 192,062 | 214,779 |
| 154,924 | 173,014 | 192,882 | 214,949 |
| 155,131 | 173,215 | 192,985 | 215,006 |
| 155,227 | 173,371 | 193,305 | 215,298 |
| 155,701 | 173,489 | 193,307 | 215,329 |
| 156,130 | 174,487 | 193,933 | 215,819 |
| 156,674 | 175,030 | 194,059 | 215,820 |
| 156,976 | 175,386 | 194,084 | 215,821 |
| 157,068 | 175,822 | 194,124 | 215,890 |
| 157,086 | 175,930 | 195,086 | 215,912 |
| 157,431 | 176,736 | 195,118 | 216,186 |
| 157,515 | 176,789 | 195,299 | 216,201 |
| 157,719 | 176,794 | 195,818 | 216,450 |
| 157,720 | 176,833 | 195,960 | 216,491 |
| 157,984 | 176,976 | 196,038 | 216,535 |
| 158,199 | 177,039 | 196,100 | 216,848 |
| 158,241 | 177,093 | 196,391 | 216,887 |
| 158,339 | 177,767 | 196,490 | 217,209 |
| 159,467 | 177,940 | 196,761 | 217,271 |
| 159,825 | 178,349 | 196,938 | 217,341 |
| 159,840 | 178,369 | 197,185 | 217,496 |
| 159,842 | 178,500 | 197,256 | 218,107 |
| 159,847 | 178,684 | 197,544 | 218,121 |
| 159,867 | 178,776 | 197,990 | 218,190 |
| 160,309 | 179,341 | 198,353 | 218,268 |
| 160,399 | 179,909 | 198,392 | 218,278 |
| 160,721 | 179,991 | 198,449 | 219,126 |
| 161,966 | 180,058 | 198,819 | 219,180 |
| 161,402 | 180,076 | 198,833 | 219,514 |
| 162,179 | 180,454 | 199,655 | 219,567 |
| 162,388 | 18 ,036 | 200,159 | 220,391 |
| 162,456 | 181,150 | 200,188 | 220,422 |
| 162,867 | 181,194 | 200,493 | 220,457 |
| 162,882 | 181,216 | 201,019 | 220,851 |
| 162,965 | 181,305 | 201,167 | 221,626 |
| 163,087 | 181,394 | 201,855 | 221,463 |
| 163,223 | 181,495 | 201,998 | 222,153 |
| 163,368 | 181,523 | 202,747 | 222,261 |
| 103,485 | 182,459 | 203,730 | 222,626 |
| 163,517 | 183,253 | 203,246 | 222,728 |
| 163,701 | 183,358 | 203,317 | 222,740 |
| 163,707 | 183,369 | 204,313 | 223,426 |
| 164,424 | 183,475 | 204,465 | 223,591 |
| 164,445 | 183,488 | 204,526 | 223,684 |
| 164,494 | 183,686 | 204,812 | 223,645 |
| 164,519 | 183,882 | 204,951 | 223,843 |
| 165,700 | 183,893 | 205,233 | 224,530 |
| 165,821 | 183,899 | 205,554 | |
| 165,868 | 184,115 | 206,071 | |
| 166,029 | 184,154 | 206,446 | |
| 166,506 | 184,423 | 206,520 | |
| 166,509 | 184,629 | 207,173 | |
| 166,511 | 185,249 | 208,327 | |
| 166,516 | 186,336 | 208,190 | |
| 166,737 | 186,716 | 208,613 | |
| 166,742 | 187,194 | 208,909 | |
| 166,743 | 188,216 | 209,102 | |
| 167,758 | 189,026 | 209,145 | |
| 167,956 | 189,090 | 209,706 | |
| 168,201 | 189,101 | 209,864 | |
| 168,213 | 189,589 | 209,892 | |

*Premier tirage sur 2,363 obligations émises en 1848 par la Compagnie d'Amiens à Boulogne.*

Assemblée générale du 24 mai 1854.

105 OBLIGATIONS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3 | 627 | 1,236 | 1,939 |
| 25 | 044 | 1,258 | 1,966 |
| 33 | 657 | 1,262 | 1,988 |
| 69 | 662 | 1,300 | 2,010 |
| 83 | 671 | 1,310 | 2,042 |
| 91 | 694 | 1,358 | 2,017 |
| 96 | 712 | 1,376 | 2,031 |
| 154 | 780 | 1,403 | 2,086 |
| 165 | 812 | 1,405 | 2,101 |
| 177 | 891 | 1,427 | 2,108 |
| 208 | 923 | 1,438 | 2,196 |
| 230 | 924 | 1,453 | 2,198 |
| 232 | 970 | 1,499 | 2,236 |
| 260 | 977 | 1,505 | 2,296 |
| 262 | 992 | 1,520 | 2,311 |
| 267 | 1,003 | 1,525 | 2,318 |
| 282 | 1,025 | 1,564 | 2,324 |
| 324 | 1,047 | 1,581 | 2,362 |
| 366 | 1,057 | 1,616 | |
| 375 | 1,061 | 1,643 | |
| 488 | 1,066 | 1,697 | |
| 509 | 1,075 | 1,783 | |
| 510 | 1,106 | 1,790 | |
| 530 | 1,113 | 1,826 | |
| 562 | 1,117 | 1,843 | |
| 567 | 1,194 | 1,894 | |
| 575 | 1,205 | 1,902 | |
| 578 | 1,214 | 1,916 | |
| 584 | 1,216 | 1,921 | |

Les obligations de ces diverses séries sont remboursables à 500 fr. chacune, à partir du 1er juillet 1854, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, place Roubaix, 24, à Paris.

CHEMIN DE FER

## DE STRASBOURG A BALE.

Par suite de l'avis publié dans les journaux par la Compagnie des chemins de l'Est, concernant l'échange, à partir du 1er juin courant, des titres d'actions de la Compagnie de Bâle, contre des titres d'obligations de la Compagnie de l'Est, MM. les actionnaires du chemin de fer de Strasbourg à Bâle qui ont fait des dépôts de titres dans la caisse de la Compagnie, sont invités à les retirer d'ici à la fin du mois de mai courant.

A cet effet, ils devront présenter, dans le délai ci-dessus fixé, le certificat de dépôt portant décharge et visé par un agent de change.

A défaut de retrait avant le 31 mai, il sera fait remise des dépôts à la Compagnie de l'Est.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt de 1843 et de l'emprunt de 1852, pour la construction de Wissembourg, qui ont déposé leurs titres dans les caisses de la Compagnie de Bâle, sont invités à retirer leurs titres d'ici à la fin du présent mois.

A partir du 1er juin prochain, les dépôts non retirés seront remis à la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

*Le Secrétaire général,*

A. NOBLET.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER

## DE L'EST.

rue et place de Strasbourg Le Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer de l'Est a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations émises par la Compagnie de Strasbourg à Bâle en 1843, que le tirage des 30 obligations à rembourser au 1er octobre prochain, et qui n'a pu avoir lieu au mois d'avril dernier par suite de la cession de cette ligne, se fera le jeudi 8 juin prochain, au siége de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, à deux heures précises, en séance publique du Conseil d'administration.

Les numéros des 30 obligations qui seront sorties à ce tirage seront publiés dans les journaux, et ces obligations seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est.

CHEMIN DE FER

## DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt émis en 1852, par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, pour l'exécution de la ligne de Wissembourg, que le semestre d'intérêts, échéant le 30 juin prochain, sera payé à partir du 1er juillet, de 11 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

CHEMINS DE FER

## DE L'EST,

rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de Strasbourg et MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, que, le 4 mai, à 3 heures de l'après-midi, il a été procédé, en séance publique, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, au tirage de :

56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852 ;

15 obligations de la Compagnie de Strasbourg (rachat du chemin de Gray), émission de 1853,

Et 8 obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis a lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juin prochain.

CHEMIN DE FER

## GRAND CENTRAL DE FRANCE

Dans sa séance publique du 30 mai 1854, le Conseil d'administration a procédé au tirage au sort des obligations des emprunts réunis de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, à amortir au 1er juillet prochain.

Le sort a désigné les obligations numérotées de 6,807 à 6,920 inclusivement.

Le remboursement se fera, à partir de ladite époque, à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire général,*
A. COUPON.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A LYON.

*Appel de 100 fr. par action.* — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 1er juillet prochain.

L'intérêt à raison de 5 0/0 par an sera dû, à partir du 1er juillet, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auront pas été faits dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêts compris), viendra en déduction de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

MM. les actionnaires auront la faculté de se libérer de ce versement, à partir du 1er mai prochain : et, dans ce cas, l'escompte leur sera bonifié au taux de 4 0/0 l'an, sur la somme de 68 fr. 75 c. versés par eux.

Les versements se font à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures.

*Le Secrétaire général,*
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ORSAY.

MM. les actionnaires de la Compagnie anonyme du chemin de fer de Paris à Orsay, ci-devant chemin de fer de Paris à Sceaux, sont prévenus que l'assemblée générale annuelle aura lieu le jeudi 15 juin 1854, à deux heures de relevée, au siége de la Société, rue Neuve-des-Petits-Champs, 35.

Les actionnaires, propriétaires depuis dix jours de dix actions nominatives ou de vingt actions au porteur, qui désireront assister à cette assemblée devront, aux termes de l'art. 47 des statuts, se présenter au siége de la Société dix jours auparavant pour retirer leur carte d'admission en déposant leurs titres.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
A. BARLATIER.

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant les mois d'avril et de mai, autorisé des prêts pour une somme de 3,233,200 fr., qui, avec ceux autorisés précédemment, porte la totalité des prêts consentis à 57,060,500 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant ces deux mois 212,228 fr. 75 c. à la Société de Nevers, ce qui élève à 2,676,062 fr. 98 c. les avances faites aux Sociétés de Marseille et de Nevers contre dépôt de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu pendant les mois d'avril et de mai pour 19,618,300 fr. de demandes.

## CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

Les séries D et Q, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000 et de 160,001 à 170,001, ont été désignées par le sort dans le tirage qui a eu lieu publiquement au siége de la Société le 31 mai 1854 pour la libération complète en obligations définitives de 1,000 fr.

En conséquence, tout porteur de promesses appartenant à l'une de ces deux catégories est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr. complémentaires sur chaque titre, savoir :

300 fr. avant le 15 juin, et 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et notamment il perdra le droit aux lots.

Les porteurs d'obligations ainsi libérées auront la faculté d'obtenir, jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes du montant de leurs titres, des coupures de 500 fr. donnant un revenu fixe de 4 0/0, participant aux lots, et remboursables au pair.

CHEMIN DE FER

## VICTOR-EMMANUEL.

MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêt à 4 1/2 0/0 l'an, garanti par le gouvernement sarde, sera payé, à partir du 29 mai courant, sur la présentation des titres, aux bureaux de la Compagnie, à Paris, 48 bis, rue Basse-du-Rempart, de dix heures à trois heures ; et à Chambéri, 3, rue de la Métropole.

Par ordre du Conseil :

*Le Secrétaire,*
LE PROVOST.

COMPAGNIE

## DES MINES DE LA LOIRE.

Siége social à Paris, rue de la Victoire, 44.

MM. les actionnaires sont informés que l'assemblée générale annuelle, précédemment ajournée, aura lieu le mardi 6 juin prochain, à trois heures très-précises, à Paris, rue de la Victoire, 48, salle Herz.

L'assemblée sera tout à la fois ordinaire et extraordinaire : *ordinaire* pour 1853, *extraordinaire* pour délibérer sur les projets de statuts et d'organisation nouvelle, en exécution des notifications du gouvernement.

Les propriétaires de 25 actions au moins ont seuls droit d'y assister, ou de s'y faire représenter par un autre actionnaire, propriétaire lui-même de 25 actions.

Pour obtenir leur carte d'admission à l'assemblée, les actionnaires doivent justifier de leurs certificats d'actions, et, s'il y a lieu, des procurations et des titres de leurs mandants, soit au siége social, à Paris, rue de la Victoire, 44, avant le 3 juin, soit, et avant le 30 mai, dans les bureaux de la Compagnie, à Lyon, rue Lafont, 2.

**États-Unis d'Amérique.**

CHEMIN DE FER

## DE GALVESTON.

La Compagnie a l'honneur de rappeler à MM. les porteurs d'obligations que le semestre d'intérêt échéant le 1er juin 1854, à raison de 75 fr. par obligation, se paie à bureau ouvert à la Caisse du Comptoir national d'escompte, rue Bergère, à Paris.

*Le Représentant de la Compagnie en France,*
MICARD.

**Service maritime des Messageries impériales.**

## PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi à depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE ET SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 10 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*relâche de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

### ALGÉRIE.

SERVICE DES TRANSPORTS MILITAIRES.

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

## TRAIN DE POISSY.

*De chaque jour à dater du 1er mai 1854.*

Un train sera ajouté au service ordinaire entre Paris et Poissy. Ce train aura lieu aux heures suivantes :

*Aller.* — Tous les jours de la semaine, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Paris, le soir 5 h. 25, — de Maisons, 5 h. 46, — de Conflans, 5 h. 56, — arrivée à Poissy, 6 h. 5. — Les dimanches et fêtes seulement : de Paris, le soir, 2 h., — de Maisons, 2 h. 30, — de Conflans, 2 h. 40, — arrivée à Poissy, 2 h. 50. — *Retour.* — Tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Poissy, le matin, 8 h. 30, — de Conflans, — de Maisons, 8 h. 52, — arrivée à Paris, 9 h. 15. — Les dimanches et fêtes seulement : Départ de Poissy, le soir, 9 h. 10, — de Conflans, 9 h. 21, — de Maisons, 9 h. 31, — arrivé à Paris, 10 *heures.*

On désire trouver à acheter d'occasion une bonne **LOCOMOTIVE** de force moyenne, pour travaux de terrassements.

Indiquer le prix et le détail par écrit à M. B, rue Neuve-des-Mathurins, 47, à Paris.

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Le mois de mai 1854 aura été fort remarquable pour les variations de la rente. Ses cours se sont continuellement améliorés, et c'est à peine s'il y a eu quelques journées pendant lesquelles les cours étaient offerts. On ne se rappelle pas, depuis le mois de décembre 1851, que le 3 0/0 ait éprouvé ainsi une hausse successive de près de 8 fr., sans qu'il y ait eu aucune réaction. Le mouvement ascensionnel a encore fait depuis huit jours des progrès importants. Les prévisions des plus anciens habitués de la Bourse ont été complétement déçues ; on s'était tellement attendu à une forte réaction pour les derniers jours du mois, que beaucoup de spéculateurs, qui étaient vendeurs dans les bas cours, avaient voulu attendre presqu'au dernier moment, croyant toujours que leur perte serait atténuée pour la liquidation ; mais leur attente a été cruellement trompée, et ils ont contribué eux-mêmes à soutenir les plus hauts cours, par la nécessité où ils se sont trouvés au dernier moment de racheter leurs rentes. La situation de la place s'est trouvée surtout fort compliquée, par les opérations à primes de quelques forts spéculateurs. Ils avaient acheté continuellement de la rente ferme depuis le commencement du mois, ils vendaient en même temps le double et le triple de primes. Ils comptaient sur une réaction, qui aurait forcé d'abandonner les primes négociées dans les hauts cours, et celles qu'on aurait levées auraient alors suffi pour liquider les achats de ferme. Mais les primes ayant été répondues à 71 10, elles ont toutes été levées sans exception, alors les achats de ferme ne compensaient plus les ventes de prime, et il y avait tout à coup des quantités considérables de rentes à racheter en liquidation. On cite un spéculateur qui était acheteur de plus de 1,200,000 fr. de rente ferme, mais qui était vendeur d'environ 1,800,000 fr. à prime, en sorte qu'il s'est trouvé à découvert de 600,000 fr. de rente, qu'il a fallu racheter ou faire reporter. Cette situation a amené une nouvelle hausse forcée en liquidation, et la rente 3 0/0 est parvenue sans obstacle à 72 40.

Les actions de chemins de fer ont été tenues avec une grande fermeté, mais elles n'ont pas encore obtenu un mouvement de hausse équivalent à celui de la rente. Il est vrai que la spéculation n'était pas aussi fortement engagée sur ces valeurs que sur le 3 0/0 ; quelques lignes se sont rapprochées des hauts cours de l'année dernière. Mais leur position est maintenant bien différente de ce qu'elle était il y a un an. Aussi le Nord était à 930 lorsqu'il rapportait 42 fr. pour l'année. Il n'est encore coté qu'à 840, et cependant il produit 46 fr. pour 1854, et le coupon de 30 fr. ne sera détaché que le mois prochain. Lyon était à 950 lorsque la Compagnie ne pouvait encore distribuer que le quart de ses bénéfices ; il est en ce moment à 930 lorsque la ligne va être ouverte jusqu'à Lyon, et que la totalité des bénéfices appartiendra aux actionnaires.

La hausse s'est arrêtée depuis quelques jours sur les actions de Saint-Germain.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 24 mai jusqu'à celle du 1er juin.

Le 3 0/0 a monté au comptant de 68 50 à 72 10. Il est resté à 72; il a varié à terme de 68 20 à 72 40.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 94 60 à 97; il est resté à 96 75; il a varié à terme de 94 75 à 97.

L'emprunt 1854 3 0/0 a monté de 67 50 à 71 50, et les certificats, de 68 50 à 72 25; l'emprunt 4 1/2 0/0 a monté de 94 60 à 95 90.

La Banque de France a monté de 2,840 à 2,880.

Le Crédit mobilier a monté de 622 50 à 700.

Les actions du Nord ont monté de 812 50 à 840.

L'Est a monté de 745 à 761 25, et les nouvelles actions de l'Est, de 580 à 595.

Lyon a monté de 907 50 à 930; il est resté à 927 50.

Orléans a monté de 1,105 à 1,140.

Rouen a monté de 907 50 à 935.

Le Havre a monté de 460 à 480; il a fermé à 472 50.

Bâle a monté de 380 à 390.

Lyon à la Méditerranée a monté de 770 à 800; il a fermé à 792 50.

L'Ouest a monté de 625 à 650.

Saint-Germain a monté de 712 50 à 740; il est resté à 727 50.

Cherbourg a monté de 480 à 497 50.

Dijon a monté de 610 à 630.

Le Midi a monté de 560 à 590; il est resté à 587 50.

Le Grand Central a monté de 478 75 à 497 50; il est resté à 490.

Genève a monté de 460 à 487 50.

La Teste a repris de 225 à 250; Sceaux, de 160 à 200; Dieppe, de 275 à 290.

*Samedi.* — La bourse a été très-animée. La rente s'est soutenue constamment en hausse, quoique les cours aient été plus faibles à la cloture par suite de réalisations de bénéfices. Le 3 0/0 a varié au comptant de 70 40 à 70 25 et à terme de 70 70 à 70 10; le 4 1/2 0/0, de 95 20 à 95 60 au comptant, et de 95 25 à 95 80 à terme; l'emprunt 3 0/0, de 70 à 69 90, et les certificats ont fait 70 75. La Banque s'est tenue à 2,850. Le Crédit mobilier a monté de 25 à 665; le Nord, de 5 à 832 50; l'Est, de 5 à 760; les nouvelles actions de l'Est, de 2 50 à 600; Lyon de 625 à 928 75; Orléans, de 1,250 à 1,142 5 ; Rouen, de 5 à 940; le Havre, de 5 à 472 50; la Méditerranée, de 5 à 795; l'Ouest, de 2 50 à 647 50; le Midi, de 15 à 585; le Grand-Central, de 2 50 à 490; Saint-Germain, de 10 à 735. Bâle s'est tenu à 390; Dijon, à 620; Cherbourg, à 490.

*Lundi.* — Les cours ont repris faveur, et la rente a été continuellement recherchée. Le mouvement était moins sensible sur les actions de chemins de fer. La rente 3 0/0 a monté de 25 à 70 50 au comptant, et de 30 à 70 40 à terme; le 4 1/2 0/0, de 40 c. au comptant à 96, et de 45 à 96 25 à terme; l'emprunt 3 0/0, de 10 c. à 70 fr.; les certificats ont fait 70 75; les certificats de l'emprunt 4 1/2 0/0, 96 50. La Banque s'est tenue à 2,850. Le Crédit mobilier a monté de 12 50 à 677 50; le Nord, de 7 50 à 840. L'Est a fléchi de 2 50 à 757 50; les nouvelles actions de l'Est, de 2 50 à 597 50; Lyon, de 3 75 à 925; Orléans, de 2 50 à 1,140. Rouen s'est tenu à 830; Bâle à 390; Cherbourg, à 490; le Grand-Central, à 490. Saint-Germain a fléchi de 2 50 à 727 50. La Méditerranée a varié de 800 à 795; l'Ouest, de 647 50 à 650; le Midi, de 592 50 à 590; Saint-Germain, de 735 à 727 50; le Havre, de 480 à 475.

*Mardi.* — La bourse était un peu plus faible que les jours précédents, par suite des réalisations de bénéfices. Les affaires ont été d'ailleurs très-actives. Le 3 0/0 a fléchi au comptant de 10 c. à 70 40, et à terme de 20 c. à 70 20; le 4 1/2 0/0, de 10 c. à 95 90 au comptant, et s'est tenu à terme à 96 25. L'emprunt 3 0/0 a fléchi de 30 c. à 69 70; les certificats ont monté de 50 c. à 71 25. La Banque a fait 2,850. Le Crédit mobilier a fléchi de 5 à 672 50; le Nord, de 12 50 à 827 50; l'Est, de 2 50 à 755; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 575; Lyon, de 7 50 à 917 50; Orléans, de 10 à 1,130; la Méditerranée, de 5 à 790 ; Genève, de 7 50 à 482 50; Dijon, de 7 50 à 617 50; le Midi, de 5 à 585; le Grand-Central, de 10 à 480; Saint-Germain, de 10 à 717 50. Rouen s'est tenu à 930; le Havre, à 475; Bâle, à 387 50. L'Ouest a monté de 5 à 655. Cherbourg a été coté à 490; la Teste, à 245.

*Mercredi.* — La réponse des primes s'est faite dans les hauts cours, et toutes les primes ayant été levées, la rente a manqué par les besoins de la liquidation, ce qui a déterminé un nouveau mouvement ascensionnel. Le 3 0/0 a monté au comptant de 45 c. à 70 85, et de 80 c. à 71 ; le 4 1/2 0/0, de 35 c. au comptant à 96 25, et de 95 c. à terme à 96 30 ; l'emprunt 3 0/0, de 70 c. à 70 30. La Banque est toujours à 2,850. Le Crédit mobilier a monté de 7 50 à 680; le Nord, de 5 à 832 50; l'Est, de 2 50 à 757 50; les actions nouvelles de l'Est, de 2 50 à 597 50; Orléans, de 10 à 1,140; Genève, de 2 50 à 485 ; Cherbourg, de 5 à 495; Dijon, de 2 50 à 620; le Grand-Central, de 7 50 à 487 50; Saint-Germain, de 5 à 722 50. Rouen s'est tenu à 930; le Havre, à 472 50; Bâle, à 387 50; le Midi, à 585; l'Ouest, à 650. La Teste a monté de 10 à 255.

*Jeudi.* — La liquidation s'est faite en forte hausse sur la rente. Toutes les autres valeurs étaient également demandées, quoiqu'elles aient monté dans une moindre proportion que le 3 0/0. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 70 85 à 78, et à terme, de 71 à 72 40; le 4 1/2 0/0, de 96 25 à 96 75 au comptant, et de 96 30 à 97 à terme; l'emprunt 3 0/0, de 70 40 à 79 50, et les certificats, de 71 25 à 72 25. La banque a monté de 30 à 2,880; le Crédit mobilier, de 20 à 700; le Nord, de 7 50 à 840; l'Est, de 3 75 à 761 25; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 600; Lyon, de 0 25 à 928 75; Lyon à la Méditerranée, de 3 75 à 792 50. Orléans s'est tenu à 1,140. Rouen a monté de 5 à 935; Bâle, de 2 50 à 390; Saint-Germain, de 5 à 727 50, Cherbourg, de 2 50 à 497 50; le Midi, de 2 50 à 587 50; le Grand-Central, de 2 50 à 490; Dijon, de 10 à 630. Le Havre s'est tenu sans variations à 472 50; l'Ouest, à 650.

*Vendredi.* — La bourse a débuté en hausse par suite du rachat de la coulisse qui n'était pas encore liquidée. Le 3 0/0 a débuté à 73 fr., est monté à 74 50 et reste à 72 25 au comptant et à 72 60 à terme. Le 4 1/2 0/0 a ouvert à 97 50 et reste à 97 fr. au comptant et à 98 fr. à terme. L'emprunt 3 0/0 a fermé à 72 05. La Banque a fait 2,880; le Crédit mobilier, 720; le Crédit foncier, 550; Saint-Germain, 720; Orléans, 1,147 50; Rouen, 940; Havre 475; Bâle, 387 50; Nord, 840; Est ancien, 762 50; nouveau, 600; Lyon, 927 50; Méditerranée, 790; Genève, 490; Ouest, 650; Cherbourg, 500; Dijon, 630; Midi, 590 ; Grand-Central, 490; Sarde Victor-Emmanuel, 455; Dieppe, 253.

J. Mirès

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 27 mai au 2 juin 1854.

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions. | Valeur d'émiss. | Somme payée | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853. | Époques de jouissance | Noms des lignes |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 913 | 28 | 400.000 | 400 | tout | 46 fr | janv. juillet | Nord |
| tout | 138 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 60 fr. | août février | Paris à Rouen |
| 91 | 93 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 30 fr. | avril octobre. | Rouen au Havre |
| » | 51 | 99 | 38.000 | 500 | 400 | 11 fr. | avril. | Dieppe et Fécamp |
| » | 347 | 99 | 60.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | janv. juillet | Caen et Cherbourg |
| tout | 25 | 99 | 54.000 | 250 | tout | 32 fr. 50. | octobre, avril | Saint-Germain |
| tout | 17 | 99 | 20.000 | 500 | tout | 15 fr | janv. juillet | Versailles (r. g.) |
| 171 | 330 | 99 | 70.000 | 500 | 250 | 21 fr. | cinq. année | Ouest |
| » | 11 | 50 | 6.100 | 500 | tout | néant. | » | Paris à Sceaux |
| 1136 | 1470 | 99 | 200.000 | 500 | tout | 62 fr. 50. | octobre. | Orléans |
| 627 | 721 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 50 fr. 30 | mai novemb. | Paris à Strasbourg |
| » | » | » | 250.000 | 500 | 100 | 5 0/0 | » | Id. nouvelles |
| 131 | 300 | 70 | 84.000 | 350 | tout | 11 fr. | avril. | Strasbourg à Bâle |
| 284 | 512 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 37 f. 50 | janv. juillet | Paris à Lyon |
| » | » | 99 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | | Provins aux Ormes |
| » | 177 | 99 | 33.200 | 500 | 300 | 5 0/0 (1) | janv. juillet | Dijon à Besançon |
| » | 247 | 99 | 80.000 | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | » | Lyon à Genève |
| 295 | 612 | 99 | 90.000 | 500 | 500 | 16 fr. | avril octobr | Lyon à la Méditerr. |
| » | 930 | 99 | 134.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1) | » | Chemins du Midi |
| » | 72 | 99 | 10.000 | 500 | tout | néant. | » | Bordeaux à la Teste |
| » | 915 | 99 | 150.000 | 500 | 250 | 4 0/0. | avril octobr. | Grand Central |
| 150 | » | » | » | 500 | 200 | | | St-Rambert à Gren. |
| » | 40 | 99 | 12.500 | 1000 | tout | 25 fr 70 par an | février août | Naples à Castellam. |
| » | 50 | 99 | 9.400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an. | mars. | Anvers à Gand. |

| Noms des lignes | Samedi 27. Compt. | Samedi 27. Terme | Lundi 29. Compt. | Lundi 29. Terme | Mardi 30. Compt. | Mardi 30. Terme | Mercredi 31. Compt. | Mercredi 31. Terme | Jeudi 1. Compt. | Jeudi 1. Terme | Vendredi 2. Compt. | Vendredi 2. Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 842 50 | 832 50 | 840 | 832 50 | 827 50 | 827 50 | 832 50 | 832 50 | 850 | 842 50 | 840 | 840 |
| Paris à Rouen | 930 | 933 | 931 | 930 | 930 | » | 930 | 930 | 945 | » | 940 | 940 |
| Rouen au Havre | 472 50 | 480 | 475 | » | 475 | » | 472 50 | » | 472 50 | » | 475 | » |
| Dieppe et Fécamp | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Caen et Cherbourg | 490 | 490 | 490 | 492 50 | 490 | 485 | 485 | 490 | 497 50 | 495 | » | » |
| Saint-Germain | 735 | 730 | 727 50 | 730 | 711 50 | 717 50 | 722 50 | 720 | 727 50 | 725 | 735 | 720 |
| Versailles (r. g.) | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Ouest | 647 50 | 647 50 | 640 | 655 | 655 | 647 50 | 640 | » | 650 | » | 670 | 670 |
| Paris à Sceaux | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Orléans | 1142 50 | 1135 | 1130 | 1140 | 1130 | 1130 | 1140 | 1137 50 | 1140 | » | 1147 50 | 1150 |
| Paris à Strasbourg | 765 | 760 | 757 50 | 757 50 | 755 | 750 | 757 50 | 757 50 | 761 25 | 763 75 | 762 50 | 761 50 |
| Id. nouvelles | 600 | 597 50 | 597 50 | 594 75 | 595 | 595 | 597 50 | 595 | 595 | 600 | 600 | 602 50 |
| Strasbourg à Bâle | 300 | » | 301 | » | 307 50 | » | 302 50 | » | 300 | » | 307 50 | » |
| Paris à Lyon | 928 75 | 925 | 925 | 925 | 917 50 | 918 75 | 922 50 | 922 50 | 928 75 | 927 50 | 927 50 | 930 |
| Provins aux Ormes | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Dijon à Besançon | » | » | 625 | » | 677 50 | » | 630 | » | 630 | » | 630 | » |
| Lyon à Genève | 490 | 490 | 490 | 490 | 492 50 | » | 485 | 485 | » | 487 50 | 490 | 487 50 |
| Lyon à la Méditerr. | 795 | 792 50 | 795 | 795 | 790 | 790 | 791 75 | 795 | 792 50 | 792 50 | 795 | 791 25 |
| Chemins du Midi | 585 | 585 | 580 | 585 | 585 | 590 | 585 | 590 | 587 50 | 591 | 590 | 587 50 |
| Bordeaux à la Teste | 237 50 | » | 245 | » | 245 | » | 245 | » | 250 | » | 250 | » |
| Grand Central | 491 | 490 | 490 | 492 50 | 490 | 481 25 | 487 50 | 487 50 | 490 | 490 | 490 | 490 |
| St-Rambert à Gren. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Naples à Castellam. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Anvers à Gand. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Rentes 3 0/0 | 70 25 | 70 10 | 70 50 | 70 50 | 70 40 | 70 20 | 70 80 | 71 | 72 | 72 40 | 72 25 | 72 6 |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 96 60 | 95 90 | 96 | 96 25 | 96 10 | 96 25 | 96 25 | 95 50 | 96 75 | » | 97 | 96 |
| Banque de France | 2850 | » | 2850 | » | 2850 | » | 2850 | » | 2840 | » | 2880 | » |
| Crédit mobilier | 695 | 690 | 677 50 | 678 75 | 672 50 | 671 25 | 690 | 690 | 701 | 705 | 720 | 730 |
| Comptoir national | 557 50 | » | » | » | 570 | » | » | » | 570 | » | 580 | » |
| Banque foncière | 525 | 515 | 510 | 515 | 545 | 545 | 545 | 540 | » | » | 550 | » |
| D° Obligations Cert. | 955 | » | 935 | » | 950 | » | 935 | » | 955 | » | 957 50 | » |
| D° Obligations de 500 fr. | 451 | » | 450 | » | 445 | » | 450 | » | 450 | » | » | » |
| D° 10e d'Obligations | » | » | 102 50 | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

(1) Pendant la durée des travaux

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer.

| Date des emprunts | Nombre d'obligat. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émiss. | Somm. pay. à ce jour | Prix de remboursem. | Intérêts des oblig. | Époques des tirages. | Dates des paiements. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851. | 153.000 | 75 ans | 325 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| D°. | 65.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852. | 63.000 | 99 — | 625 | 275 | 625 | 5 0/0 | » | D° |
| 1852. | 181.333 | 49 — | » | tout. | 500 | 3 0/0 | » | janvier juillet. |
| D° | 3.339 | 99 — | 1105 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | assemb. gén. | D° |
| D° | 50.300 | 94 — | 500 | tout. | 625 | 5 0/0 | D° | décembre juin. |
| 1848. | 10.850 | 43 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | janvier juillet. |
| D°. | 6.204 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1852. | 15.098 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1853. | 17.400 | — — | 1.050 | 750 | 1.250 | 5 0/0 | | D° |
| 1841. | 7.219 | 30 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1850. | 8.034 | 75 — | 1.175 | tout | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1842. | 9.968 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | D° |
| 1844. | 3.333 | 98 — | » | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | D° |
| 1852. | 150.000 | 99 — | 344 | tout. | 500 | 3 0/0 | » | D° |
| 1854. | 1?0.000 | — — | 275 | 75 | 500 | 3 0/0 | » | D° |
| 1845 | 2.867 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | D° | D° |
| 1847. | 4.945 | 67 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | juin décembre |
| 1848. | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | mars septembre |
| 1844. | 5.000 | 87 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 6 0/0 | D° | janvier juillet. |
| 1847. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.100 | 50 — | 500 | » | 625 | 5 0/0 | D° | janvier juillet. |
| 1841 | 1.000 | — — | 500 | tout | 625 | 25 — | D° | avril octobre. |

### Cours du 27 mai au 2 juin 1854.

| Noms des compagnies. | 27 | 29 | 30 | 31 | 1 | 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord Boulogne | 312 50 | 312 50 | 312 50 | 313 75 | 315 | 312 75 |
| Paris à Lyon | » | 1025 | 1025 | 1025 | » | 1025 |
| Lyon à la Méditerranée 5 0/0 | 520 | » | 505 | 505 | 507 50 | 507 50 |
| D° Nouvelles 3 0/0 | 310 | 310 | 310 | 310 | 310 | 310 |
| Montereau à Troyes | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Strasbourg | » | 515 | 505 | » | 502 50 | » |
| Saint-Germain (nouvelles) | » | 1010 | 1010 | » | » | » |
| Versailles r. d. | » | » | » | » | » | » |
| Ouest | » | 990 | » | 995 | » | » |
| D° (nouvelles) | 985 | 987 50 | 990 | 985 | 985 | » |
| Saint-Étienne à Lyon | » | » | » | » | » | » |
| D° (2e émission) | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Orléans | » | » | » | » | » | » |
| D° Nouvelles 1848 | » | 1010 | » | » | » | » |
| D° Nouvelles 1852 | 310 | 310 | 312 50 | 310 | 310 | 312 50 |
| D° Nouvelles 1854 | 311 25 | 315 | 315 | 315 | 3?? 75 | 32? |
| Paris à Rouen | » | » | » | » | » | » |
| D° (nouvelles) | 990 | 990 | 990 | » | » | » |
| Rouen au Havre | » | » | 990 | » | » | » |
| D° (nouvelles) | » | » | 1150 | » | » | » |
| Strasbourg à Bâle | » | » | » | » | » | » |
| D° nouvelles | » | » | » | 500 | 500 | » |
| Dijon à Besançon | » | » | » | » | » | » |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 26 mai au 1er juin 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes | 26 | 27 | 29 | 30 | 31 | 1 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 848 75 à 851 25 | 820 à 831 25 | 842 50 à 847 25 | 842 50 à 847 50 | 827 50 à 835 | |
| Paris à Strasbourg | 755 25 à 762 50 | 750 à 755 | 745 à 752 50 | 745 à 752 50 | 752 50 à 760 | |
| Orléans | 1100 à 1150 | 1125 à 1175 | 1125 à 1175 | 1125 à 1175 | 1125 à 1175 | |
| Paris à Rouen | 930 à 950 | 900 à 950 | 900 à 950 | 900 à 950 | 900 à 950 | |
| Rouen au Havre | 425 à 450 | 425 à 450 | 425 à 450 | 425 à 450 | 425 à 450 | |
| Lyon | 918 75 à 925 | 918 75 à 925 | 918 75 à 925 | 918 75 à 925 | 918 75 à 927 50 | |
| Central | » | » | » | » | » | |

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| C[illegible], Delhomme et Cie | 500 | 400 |
| » | » | » |
| Oblig. de la ville de Paris (1849) | 1000 | 1065 — |
| D° D° 1852 | 1000 | 1121 — |
| Compagnie générale des Eaux | 250 | 215 |
| Sambre à l'Oise ...Canal | 1000 | 775 |
| Sambre jonc. des canaux | 500 | 1500 |
| [illegible] ...Cuivre | 100 | 92 50 |
| Vieille Montagne ...Zinc | 250 | 475 |
| Nouvelle Montagne ...Zinc | 1000 | 1300 |
| Silésie ...Zinc | 375 | 300 |
| Stolberg ...Zinc | 250 | 1065 |
| Eschweiler | 250 | 630 |
| Mouzaïa, Algérie ...Cuivre | 400 | 30 — |
| Septèmes | 250 | 225 |
| Blanzy ...Charbon | 250 | 500 |
| Carmaux ...Charbon | 1/5 ?? | 510 |
| Charbonnages belges | 500 | 320 |
| Pont-de-Loup (Sud) ...Charbon | 1000 | 260 |
| Mines de la Loire ...Charbon | 1/7530 | 531 |
| Centre du Flénu ...Charbon | 1000 | 460 |
| Haute Loire ...Charbon | 500 | 200 |
| Montrambert ...Charbon | 5000 | » |
| Azincourt ...Charbon | 1/1 500 | 200 |

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Echarcon ...Papeterie | 1000 | 1081 |
| Essonne ...Papeterie | 1000 | » |
| Bastennes ...Asphalte | 1000 | 440 |
| Monceaux-sur-Sambre ...Forges | 1250 | 1510 |
| Aveyron (Decazeville) ...Forges | 3000 | 1140 |
| Maubeuge (Nord) ...Forges | 500 | 440 |
| Alais ...Forges | 2000 | 1750 |
| Coalition et Commentry ...Forges | 1000 | 1100 |
| Providence ...Forges | 1000 | 1600 — |
| Herserange ...Forges | 500 | 237 50 |
| Le Phénix | 750 | 520 |
| De la Loire et de l'Ardèche | 1000 | 1250 |
| Société d'[illegible] ...Usine | 500 | 400 |
| Charmoille ...Usine | 500 | 915 |
| Forges de Commentry ...Usine | 500 | » |
| Télégraphe sous-marin | 25 | 21 |
| Gaz anglais (Paris) | 2500 | 5100 — |
| — français (Paris) | 550 | 975 |
| — parisien (Paris) | 1000 | 1255 |
| — Lacarrière | 500 | 1050 |
| — de Belleville | 500 | 1150 |
| — du Nord (Batignolles) | 500 | 520 |
| — de l'Ouest (Passy) | 500 | 610 |
| — de l'Est (Vincennes) | 500 | » |

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Gaz de Wazemmes | 500 | 110 |
| — d'Amiens (C. française) | 500 | 400 |
| — de Boulogne (Paris) | 1000 | » |
| — de Versailles | 500 | 583 |
| — de Cherbourg | 500 | 70 |
| Messageries nationales | 1000 | 4000 |
| Messag. imp. serv. maritime | 500 | 9?0 |
| — Gaillard | 1000 | 400 |
| Gondoles parisiennes | 80 | 100 |
| Omnibus (Entreprise générale) | 1000 | 1301 |
| Omnibus rive gauche | 250 | » |
| Favorites ...Omnibus | 500 | 1500 |
| Hirondelles ...Omnibus | 1000 | » |
| Orléanaises ...Omnibus | 1000 | 730 |
| Tricycles ...Omnibus | 500 | 700 |
| Compagnie nouvelle ...Pet. voit. | 500 | 410 |
| D[illegible] ...Pet. voit. | 500 | 10 |
| Lutéciennes ...Pet. voit. | 500 | 630 |
| S[illegible] ...Pet. voit. | 500 | 349 |
| Batignollaises | 1000 | 610 |
| Générale ...Ass. maritime | 1250 | 17 0/0 b. |
| Lloyd français ...Maritime | 5000 | 9 0/0 b. |
| Union des Ports ...Maritime | 5000 | 8 0/0 b. |
| Mélusine ...Ass. maritime | 5000 | 17 0/00 |

| Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|
| Sécurité ...Maritime | 5000 | 39 0/0 b. |
| Sauvegarde ...Maritime | 5000 | 4 0/0 b. |
| Océan ...Maritime | 5000 | 25 0/0 b. |
| Nationale ...Incendie | 5000 | 125 0/0 b. |
| Générale ...Incendie | 5000 | 35.500 |
| Union ...Incendie | 5000 | 57 0/0 b. |
| France ...Incendie | 5000 | 45 0/0 b. |
| Phénix ...Incendie | 1000 | 3000 |
| Providence ...Incendie | 2500 | 26 0/0 b. |
| Urbaine ...Incendie | 5000 | 72 0/0 b. |
| Confiance ...Incendie | 5000 | 5 0/0 b. |
| [illegible] d'Avignon | 31 50 | » |
| — de Tête | 18 | » |
| — de Fampoux | 25 | |
| Glaces d'Oignies ...Belgique | 1000 | 1100 |
| — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 900 |
| — de Montluçon | 500 | » |
| Docks | 250 | 223 |
| Journaux réunis | 500 | 540 |
| [illegible] (Amérique) | 500 | 735 |
| [illegible] | 500 | 510 |
| [illegible] | 500 | 25 |
| Palais de Cristal | 100 | 107 50 |
| Richer | 500 | 22 |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

Digitized by Google

N. 718. 18e ANNÉE. — N° 23. SAMEDI, 10 JUIN 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris..... | 12 f. | — 22 f. |
| Départements.... | 13 » | — 24 » |
| Etranger..... | 16 » | — 30 » |

PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delizy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### SOMMAIRE.

Bulletin de la semaine, 425. — Chemins de fer de l'Est. Ouverture de l'embranchement de Reims, 426. — Compagnie des Mines de la Loire, 427. — Chemin de fer de Paris à Lyon, 428. — Chemin de fer de Bessèges à Alais, 428. — Société générale du Crédit mobilier, 428. — Conversion des obligations de chemins de fer, 429. — Chemin de fer Grand-Central, 430. — Situation de la Banque de France, 430. — Chemin de fer de Bessèges à Alais. Rapport à l'Empereur. Décret, 431. — Recettes de la semaine, 431. — Avis aux actionnaires, 432. — — Mines et fonderie de la Nouvelle-Montagne. Assemblée générale des actionnaires, 432. — Compagnie genevoise des colonies suisses de Sétif, 433. — Glaces d'Aix-la-Chapelle. Assemblée générale, 433. — Forges et marchés étrangers, 433. — Crédit foncier de France, 434. — Correspondance, 434. — Recettes, 435. — Annonces, 436, 437, 438. — Chronique de la Bourse 439. — Bourse, 440.

### BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le fait dominant de la semaine est le compte rendu de la situation de la Banque.

Cette situation, rapprochée de celle des cinq premiers mois de l'année, présente les résultats principaux que nous allons faire ressortir.

ESPÈCES.

| | | |
|---|---|---|
| Janvier, | 295 | millions. |
| Février, | 281 | — |
| Mars, | 292 | — |
| Avril, | 369 | — |
| Mai, | 409 | — |
| **Juin,** | **470** | — |

Nous disions il y a un mois, à propos de la réduction du taux de l'escompte et des avances par la Banque, que malgré la différence que cette mesure constituait avec le taux de l'intérêt à Londres, on n'avait pas à craindre, cependant, l'exportation du numéraire français. Les faits n'ont que trop confirmé nos prévisions : *l'augmentation* des espèces à la Banque est de 61 millions depuis un mois, de 175 millions depuis janvier. Il eût été plus profitable, en vérité, qu'une partie de cet énorme capital inactif eût trouvé transitoirement un emploi productif en Angleterre.

PORTEFEUILLE.

| | | |
|---|---|---|
| Janvier, | 403 | millions. |
| Février | 411 | — |
| Mars, | 381 | — |
| Avril, | 382 | — |
| Mai, | 336 | — |
| **Juin,** | **292** | — |

La *diminution* est de 44 millions sur la situation du mois de mai, de 111 millions sur celle de janvier ; cela prouve bien l'abondance des capitaux, et démontre que les bonnes valeurs se négocient directement au-dessous de 4 0/0.

AVANCES SUR EFFETS PUBLICS.

| | | |
|---|---|---|
| Janvier, | 43 | millions. |
| Février, | 38 | — |
| Mars, | 34 | — |
| Avril, | 29 | — |
| Mai, | 26 | — |
| **Juin,** | **25** | — |

La *diminution* est de 1 million sur le mois de mai, et de 18 millions, ou plus de 41 0/0, sur le mois de janvier.

AVANCES SUR ACTIONS ET OBLIGATIONS DE CHEMINS DE FER.

| | | |
|---|---|---|
| Janvier, | 85 | millions. |
| Février, | 63 | — |
| Mars, | 64 | — |
| Avril, | 56 | — |
| Mai, | 51 | — |
| **Juin,** | **49** | — |

La *diminution* est de 2 millions depuis le mois dernier, de 36 millions, ou plus de 42 0/0, depuis janvier.

En réunissant ensemble les avances sur rentes et sur actions, ou obligations de chemins de fer, on trouve, depuis le mois de janvier, une diminution de 54 millions sur un total de 128 millions, soit plus de 42 0/0. — Un seul fait explique cette situation soutenue : le classement des titres achetés à vil prix, achetés pendant toute la période de crise.

BILLETS EN CIRCULATION.

| | | |
|---|---|---|
| Janvier, | 643 | millions. |
| Février, | 624 | — |
| Mars, | 599 | — |
| Avril, | 595 | — |
| Mai, | 590 | — |
| **Juin,** | **583** | — |

*Diminution* depuis un mois, 7 millions; depuis janvier, 60 millions.

COMPTES COURANTS.

| | | |
|---|---|---|
| Janvier, | 153 | millions. |
| Février, | 153 | — |
| Mars, | 157 | — |
| Avril, | 202 | — |
| Mai, | 167 | — |
| **Juin,** | **206** | — |

*Augmentation* depuis un mois, 39 millions; depuis janvier, 53 millions, ou plus de 34 0/0.

On le voit, les capitaux surabondent et n'attendent qu'une éclaircie de la politique russe pour rentrer dans les affaires. La Bourse, c'est-à-dire les grands capitalistes, qui voient les choses de près, ont repris confiance les premiers ; mais ils ne représentent pas seuls, à beaucoup près, l'industrie et le commerce de France ; or, ce sont les négociants, les manufacturiers, qui, sans arrêter complétement leurs travaux, les ont ralentis ; qui ont suspendu leurs achats de matière, leur fabrication sans ordres fermes ; qui, par suite, n'ont pas créé de valeurs, n'ont pas souscrit de billets, accepté de traites, et ont ainsi laissé disponibles dans les caves de la Banque les capitaux qui alimentaient leurs travaux, soit directement, soit indirectement.

Digitized by Google

Aujourd'hui, la Bourse, c'est-à-dire les capitaux a repris confiance ; ce signal sera compris, entendu par le commerce, par l'industrie, et, à moins d'événements graves et imprévus, la situation prochaine de la Banque nous montrera des caisses moins pleines et un portefeuille plus garni.

Quand nous disons que la Bourse a repris confiance, ce n'est pas la réaction de mercredi et de jeudi qui peut nous faire changer d'opinion. D'une part, les baissiers, si rudement châtiés à la liquidation dernière, avaient une revanche à prendre. D'une autre part, les porteurs sérieux, ceux qui, avec leurs capitaux disponibles, avaient acheté depuis deux mois, se sont trouvés avoir de si magnifiques bénéfices à réaliser, qu'ils n'eussent pas été eux-mêmes, c'est-à-dire des capitalistes réels, sérieux, des hommes prudents et sages, s'ils n'avaient pas ouvert leurs portes et leur bourse à la fortune qui voulait s'y loger. C'est ce moment de réalisation, dont les baissiers, les vaincus échappés à la défaite de la dernière liquidation, ont profité pour écraser les cours. Le mouvement était prévu, naturel, et, pour notre compte, nous ne le regrettons pas, parce qu'il a assis et consolidé la position, en préparant une nouvelle reprise, dont le point de départ sera des achats faits sur le cours de 71 fr. et non plus sur celui de 65 fr.

L'explication que nous venons de donner de la baisse accidentelle qui s'est produite cette semaine, est parfaitement justifiée par le rapprochement des cours au commencement de mai, à la liquidation de la fin du même mois, et à la bourse du 8 juin, jour de la plus grande réaction.

| Valeurs. | Cours des 3 mai. | 5 juin. | 8 juin. |
|---|---|---|---|
| 3 0/0, | 64 10 | 74 95 | 70 70(1) |
| Mobilier, | 502 50 | 790 » | 715 » |
| St-Germain, | 550 » | 750 » | 665 » |
| Orléans, | 1,050 » | 1,185 » | 1,130 » |
| Rouen, | 850 » | 965 » | 950 » |
| Nord, | 738 75 | 880 » | 830 » |
| Est ancien, | 740 » | 820 » | 770 » |
| Est nouveau, | 542 50 | 645 » | 610 » |
| Lyon, | 815 » | 950 » | 917 50 |
| Méditerranée, | 662 50 | 820 » | 775 » |
| Midi, | 515 » | 630 » | 585 » |
| Ouest, | 560 » | 680 » | 657 50 |
| Grand-Centr. | 405 » | 507 50 | 492 50 |

On voit, d'après ces cours comparés, quels bénéfices les acheteurs en liquidation de fin avril avaient à réaliser après la liquidation de fin mai. Tous les vendeurs à découvert ont été rigoureusement exécutés, ce qui a bien un peu contribué à la hausse du 5 juin, en raison des rachats qu'il a fallu faire à tout prix. Maintenant la situation n'est plus la même.

La réaction a trouvé des acheteurs sérieux, à des prix qui constituent un nouveau point de départ, et sur lesquels on ne perdra pas volontiers, attendu que ce sont des achats d'attendre pour gagner.

fermes, appuyés do capitaux, et qu'il suffit

Telle est la position. Nous n'engageons pas pour cela le public à acheter plus qu'il ne peut payer, mais ceux qui ont des capitaux disponibles peuvent en effectuer le placement avec sécurité.

Rien de spécial cette semaine en matière de chemin de fer, sinon l'ouverture de l'embranchement de Reims, dont nous rendons compte plus loin, en précisant l'influence qu'il doit exercer sur les produits de la ligne de l'Est.

Mardi 6 juin, a eu lieu l'assemblée extraordinaire des mines de la Loire. Cette grande Compagnie va être constituée en Société anonyme. En se transformant ainsi, elle se sépare d'un certain nombre de concessions qui formeront à leur tour trois autres Sociétés anonymes. Nous donnons plus loin des détails sur cette affaire et sur la part que lo Crédit mobilier prend à sa reconstitution.

Ad. Blaise (des Vosges).

P. S. — *Vendredi.* La bourse de ce jour a confirmé nos prévisions. La réaction est promptement arrivée à bout de voies, et les cours ont vivement repris. La clôture s'est faite à 71 90 pour la rente, avec 2 fr. d'écart pour les primes.

*Le Moniteur* de ce matin publie un décret, du 7 juin, portant concession d'un chemin de fer de Bességes à Alais, par Saint-Ambroix. Le chemin de fer do Bességes aura une longueur de 30 kilomètres ; il est destiné à mettre en valeur le bassin houiller de la Cèze, dont il versera les produits à Alais, sur les chemins de fer du Gard, appartenant à la Compagnie de la Méditerranée.

Nous apprenons de source certaine que le Conseil général de la Banque de France a pris, dans sa réunion d'hier jeudi, une délibération aux termes de laquelle les actions des chemins de fer du Midi et les actions nouvelles de l'Est, libérées de 250 fr., sont admises au bénéfice des avances que la Banque fait au taux de 4 0/0 sur les actions de chemins de fer.

Le Conseil d'administration du Crédit mobilier a complété son organisation en choisissant pour vice-présidents MM. G. d'Eichtal et Ch. Mallet. M. Salvador, précédemment secrétaire général de la Compagnie, a été nommé administrateur en remplacement de M. B. Fould, démissionnaire, remplacé dans ses fonctions de président du Conseil par M. I. Pereire.

Ad. B. (d. V.)

## Chemins de fer de l'Est.

### OUVERTURE DE L'EMBRANCHEMENT DE REIMS.

La chaleureuse hospitalité des habitants de Reins a transformé la modeste ouverture à laquelle nous voulions assister dimanche, en une inauguration solennelle.

De Paris à Epernay, les choses se sont passées comme nous le désirions : simplement. Pas de foule, pas d'uniformes, pas de musique, pas de pompiers avec leurs casques, pa de maires en écharpes. Un train express, arrivant ponctuellement aux stations, comme s'il s'agissait d'un service ordinaire, nous endormait dans notre quiétude, et nous comptions aller ainsi jusqu'au bout, grâce à la pluie qui tombait à verse.

Nous comptions sans nos futurs hôtes, sans l'artillerie champenoise, sans les autorités champenoises, et surtout sans les prières des braves Champenois de Reims, qui demandaient au ciel un peu de soleil pour fêter l'ouverture de leur embranchement.

A partir d'Epernay donc, l'officiel nous saisit et nous étreint, la musique nous assourdit, et, à défaut de batteries de pièces de campagne, ce sont des batteries de bouteilles de champagne qui nous saluent de leurs joyeuses détonations, depuis Epernay jusqu'à Reims, depuis Ay jusqu'à la salle Besnard. Et de plus, le ciel, rigoureux dans la vallée de la Marne, devient clément et superbe dans la vallée de la Vesle.

A des plumes moins positives que la nôtre appartient le soin de décrire les splendides fêtes ordonnées par le conseil municipal de Reims, et le dîner de S. Em. le cardinal archevêque. Mais nous ne pouvons nous taire sur la gracieuse fête improvisée par le commerce et la fabrique de Reims, pour la réception des Parisiens, qui eussent été exposés sans cela, et sans s'en douter, les malheureux, à mourir de faim.

C'est qu'il n'en est pas d'une ville de travail, si grande qu'elle soit, tant qu'elle est dépourvue de communications rapides, comme d'une ville de plaisir et de touristes, desservie par un chemin de fer. Un ou deux hôtels, pas davantage, et nul approvisionnement pour des convives inattendus, tel était Reims la semaine dernière. Aussi, cette grande ville de 45,000 âmes eût-elle été pour nous la cité d'Ugolin, sans l'obligeante prévoyance de ses principaux habitants.

Apprenant la veille de l'ouverture, le samedi, que la Compagnie avait envoyé 10,000 fr. pour les pauvres de la ville, et qu'elle se bornait à transporter à Reims, sans leur offrir un verre d'eau, environ 200 curieux qu'elle n'avait pu éconduire, ces braves Rémois s'avisèrent d'ouvrir une souscription entre eux et de nous donner à dîner. Chacun s'y mit de cœur ; vingt commissaires parcoururent la ville et eurent bientôt la somme nécessaire pour un solide banquet, égayé par le fameux vin que vous savez, et assaisonné de l'accueil le plus charmant et le plus empressé.

Pour notre compte, nous avons eu la fortune assez propice pour nous trouver, dans cette excellente réunion, entouré d'un négociant et d'un fabricant, avec un ancien administrateur et un savant pour vis à-vis, et tous ensemble nous ont permis de puiser jusqu'à l'indiscrétion dans leurs connaissances générales et locales, pour enrichir notre compte rendu de faits précis, échappant à la banalité d'un procès-verbal ordinaire. Merci donc à nos hôtes, merci surtout à nos aimables voisins do la salle Besnard, et entrons en matière.

Bien que la distance entre Reims et Eper-

(1) Le coupon de 1 fr. 50 avait été détaché la veille, 7 juin.

Digitized by Google

nay, c'est-à-dire entre Reims et la route de Paris, fût seulement de 28 kilomètres, les difficultés du trajet étaient telles, la route si mauvaise, que l'un de nos voisins nous disait n'être pas venu depuis douze ans à Paris, à cause de cette mauvaise route, sur laquelle le frère d'un autre de nos voisins a versé trois fois cet hiver. Et quand on pense que Reims est une ville de 45,000 âmes, qui emploie en outre, dans sa banlieue, plus de 25,000 ouvriers; une ville dont les produits fabriqués pénètrent dans tous les pays et sont presque aussi connus et réputés que son principal produit agricole, on peut concevoir l'impatience avec laquelle était attendu l'embranchement du chemin de fer, qui n'exigera guère plus de temps pour transporter un voyageur à Paris, que les voitures n'en mettaient l'hiver dernier pour le verser à Epernay.

Les industriels des Ardennes, de Sedan, de Mézières, de Rethel, de Charleville, de Vouziers, ne sont pas moins satisfaits; ils étaient de 18 à 24 heures de Paris, ils n'en sont plus qu'à 12 heures, et au lieu d'un service de correspondance par jour, ils peuvent en avoir deux, l'un faisant le trajet du matin au soir, et l'autre du soir au matin. Ces services sont déjà organisés, et ils ont déposé leurs voyageurs à la station de Reims, le jour même de l'ouverture.

Voilà pour les voyageurs sur Paris; passons maintenant aux voyageurs sur Châlons et aux marchandises.

Quant aux premiers, grâce à la mauvaise route d'Epernay, ils allaient tous par terre à Châlons, et trouvaient, à prendre cette voie, une double économie de temps et de dépense, que l'ouverture de l'embranchement déplace, en la faisant passer du côté du chemin de fer.

Pour ce qui est des marchandises, la question est plus vaste et plus complexe. La navigation avait à peu près le monopole des transports entre Charleroi et le nord de la France, d'une part, Reims et la Champagne, de l'autre. Les houilles belges, destinées à la Haute-Marne, par exemple, venaient par eau jusqu'à Reims, transitaient par terre entre Reims et Dizy, où elles prenaient le canal de la Marne, qui les conduisait à Châlons et au delà. Ces transports considérables, qui échappaient au chemin de fer, lui sont assurés pour le jour où il aura établi, à Reims une gare d'eau et une voie de raccordement avec le canal.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur les causes multiples qui doivent déterminer l'augmentation du trafic et le développement de la circulation des hommes et des choses, au profit du public et au profit du chemin de fer; nous essaierons seulement d'en préciser les conséquences financières par des chiffres, en distinguant le trafic propre de l'embranchement, les détournements qu'il doit opérer, et les nouveaux transports qu'il doit verser sur la ligne principale.

### § 1er. — *Trafic spécial de l'embranchement de Reims.*

| | |
|---|---|
| 300 voyageurs par jour, de Reims à Epernay et retour (1), à 2 fr. 10, prix moyen, | 630 » |
| Stations intermédiaires, environ | 100 » |
| Bagages et marchandises de messagerie à la vitesse des voyageurs, | 150 » |
| Marchandises à petite vitesse, 300 tonnes par jour à 10 c. en moyenne, sur 31 kilom., | 930 » |
| Transports divers et menus produits, | 190 » |
| Par jour, | 2,000 » |

Soit, par an, 730,000 fr. ou 23,000 fr. par kilomètre, pour les produits directs seulement.

### § 2. — *Augmentation sur l'ancienne ligne et détournement.*

| | |
|---|---|
| Economie de frais sur le transport de 100 tonnes, entre Epernay et Paris, 140 kilom. à 4 c., soit, par jour, | 560 » |
| 100 tonnes de trafic nouveau entre Epernay et Paris, 140 kil., au tarif réduit de 6 c., | 840 » |
| 60 tonnes de trafic nouveau entre Epernay et Vitry, parcours moyen, 64 kilom., au tarif réduit de 6 c., | 290 » |
| 40 voyageurs par jour de Reims à Châlons, détournés par Epernay, au prix moyen réduit de 1 fr. 75, | 70 » |
| 20 voyageurs de plus par jour, venant des Ardennes pour Paris et la ligne, par suite des nouveaux services de correspondance, à 10 fr. en moyenne, | 200 » |
| Par jour, | 1,960 » |

Soit, par an, 715,400 fr. de plus à percevoir sur la ligne principale, mais provenant de l'embranchement. De telle sorte que l'embranchement produira en réalité, à la Compagnie de l'Est, 1,445,400 fr. ou 46,626 fr. par kilomètre. Pour l'exercice 1854, en tenant compte de la date de l'ouverture et de l'imperfection naturelle des services nouveaux, on peut ne calculer que sur 700,000 f. de recettes de plus, laissant un bénéfice de plus de 400,000 fr.

Vienne maintenant l'exécution du chemin des Ardennes et le raccordement avec le Nord par Tergnier, et les produits directs ou indirects de l'embranchement de Reims dépasseront 1,800,000 fr. par an.

#### Embranchement de Thionville.

En annonçant l'autre jour l'ouverture de l'embranchement de Reims pour le 4 mai, nous avons dit deux mots de l'ouverture probable, pour le mois de septembre, de la première section de l'embranchement de Wissembourg, entre la ligne de l'Est et Hagueneau. Une autre ouverture, plus importante par ses résultats immédiats, aura lieu à la même époque; c'est celle de l'embranchement de Metz sur Thionville.

Tous les travaux de cet embranchement sont terminés, et leur dépense est comprise dans le capital et l'emprunt de l'ancienne Compagnie de Strasbourg; tous les produits nets appartiennent donc jusqu'en 1857 aux actions anciennes de l'Est, sans qu'il y ait rien à en déduire pour charges spéciales sur le capital.

La longueur de cet embranchement est de 30 kilom.; la contrée qu'il traverse est essentiellement industrielle, métallurgique surtout; il suffit, pour en avoir une idée, de dire qu'elle comprend les grandes usines de Hayange, Moyeuvre, Gorcy, Herserange, etc. Les relations entre les deux villes de Metz et de Thionville sont tellement actives, qu'il part toutes les heures une voiture de chacune d'elles; d'après cela, on estime que la circulation pourra facilement atteindre les limites suivantes :

| | |
|---|---|
| 125,000 voyageurs à 1 fr. 50, | 187,500 |
| 250,000 tonnes de marchandises : houilles, cokes, grains, farines, bois, pierres, etc., à 0,05 1/2 en moyenne sur 20 kilom. seulement. | 275,000 |
| 30,000 tonnes de marchandises à 10 c. sur 20 kilom., | 60,000 |
| Divers, | 77,500 |
| Produits directs, | 600,000 |

ou 20,000 fr. par kilomètre.

Mais l'embranchement ne donnera pas que des produits directs, il réagira sur les produits du surplus du réseau, comme l'embranchement de Reims va le faire; comme l'ont déjà fait si heureusement les embranchements de Saint Quentin, de Dunkerque, de Calais, par rapport au tronc principal du Nord.

Les produits indirects de l'embranchement de Thionville se composeront d'environ 150,000 tonnes, faisant un trajet moyen de 69 kilom. au tarif réduit de 5 centimes, ce qui produira une recette brute de 517,500 fr. — Par suite, l'embranchement de Thionville ne doit pas être considéré comme donnant une recette brute de 20,000 fr. par kilom., mais bien de 37,250 fr. L'ouverture devant avoir lieu vers le mois de septembre prochain, les recettes pour 1854 pourront s'élever à 400,000 fr. environ.

Si, maintenant, on réunit ensemble les produits des embranchements de Reims, de Thionville et de Hagueneau, et qu'on les ajoute aux recettes de la ligne principale et aux économies que procure l'exploitation directe de Bâle, il est facile de prévoir que le revenu de l'année 1854 dépassera certainement 65 fr. par action.

Ad. Blaise (des Vosges).

(1) Le double de la circulation actuelle par terre.

## Compagnie des Mines de la Loire.

La Compagnie des mines de la Loire a réuni ses actionnaires en assemblée générale et extraordinaire le 8 de ce mois.

L'assemblée générale ordinaire a eu à connaître des comptes de l'exercice 1853, se soldant par un bénéfice de 3,262,000 fr. Le dividende a été fixé à 42 fr. par action.

Digitized by Google

L'assemblée générale extraordinaire a reçu communication d'un projet de reconstitution préparé par le Conseil, et ayant pour objet de régulariser la position de l'entreprise.

D'après ce projet, la Compagnie des Mines de la Loire se transformerait, sous le même titre, en Société anonyme; elle se formerait des concessions suivantes :

Beaubrun,
Quartier-Gaillard,
Dourdel et Montsalson,
Le Cluzel,
Le Villars,
La Chana.

Le surplus des concessions appartenant aujourd'hui à la Compagnie des mines de la Loire, formerait trois autres sociétés anonymes distinctes, savoir :

1° La Société des mines de St-Étienne avec les concessions de :

Terre-Noire,
Le Treuil,
La Roche,
Côte-Thiollière,
Bérard,
Chaney,
Méons.

2° La Société des mines de Montrambert et la Béraudiere, exploitant ces deux concessions, les plus considérables de tout le groupe.

3° La Société des mines de Rive-de-Gier, comprenant toutes les concessions de ce groupe acquises par les mines de la Loire.

Aux termes du projet soumis à l'assemblée des actionnaires et approuvé par elle, la propriété du canal de Givors, représentée par des actions, resterait aux quatre compagnies; l'exploitation serait faite, en raison de la proximité, par la Société des mines de Rive-de-Gier, qui rendrait compte des résultats à ses co-intéressés.

Tous les entrepôts et les services de transport organisés à grands frais par les Mines de la Loire, demeurent attachés au groupe que conserve la compagnie-mère, et seront exploités par elle.

Le service des emprunts de l'ancienne compagnie sera également fait par la société spéciale des Mines de la Loire, tant pour son compte que pour celui des trois autres Sociétés, chacune d'elles contribuant aux frais de ce service pour une part proportionnelle au chiffre de sa production.

Enfin, pour compléter cette réorganisation et fournir à chacune des quatre sociétés un fonds de roulement en rapport avec ses besoins, il a été décidé que les 72,315 parts ou actions de la Compagnie actuelle des Mines de la Loire, seraient portées au nombre de 80,000 par l'émission de 7,685 parts nouvelles.

La Société générale de Crédit mobilier a souscrit ferme, au mois d'avril dernier, 2,000 de ces parts, dont le prix a été fixé alors à 400 fr. Les 5,685 autres parts sont offertes en ce moment, par préférence, aux actionnaires des mines de la Loire, au prix de 615 fr. l'une, et à raison de *une* part nouvelle par *douze* anciennes. A défaut des actionnaires, le Crédit mobilier prendra les parts non souscrites à un prix avantageux pour elle, et qui garantit en même temps le succès de la transformation de la Compagnie des mines de la Loire.

La semaine prochaine, nous serons sans doute en mesure de publier le rapport lu à l'assemblée générale, et le texte des résolutions prises. En attendant, nous croyons pouvoir garantir l'exactitude des faits qui précèdent; nous y ajouterons seulement que M. le comte de Morny entre dans le Conseil d'administration de la nouvelle Société des mines de la Loire, dont, suivant toute apparence, il sera le président.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

Les pluies constantes de ces derniers temps ont amené sur plusieurs points de la section nouvelle de Chalon à Lyon, et notamment à Pontaneveaux et à Tournus, quelques éboulements sans gravité, mais qui doivent retarder de quelques jours l'ouverture si vivement désirée de la ligne entière.

Les travaux sont partout achevés.

La seconde voie est entièrement posée ; les gares provisoires sont terminées. En un mot, tout est prêt pour l'exploitation, qui serait déjà commencée, si l'on avait pu travailler en mai et en juin, comme on travaille ordinairement *dans la belle saison*.

Du reste, ce retard sera de courte durée ; quelques travaux supplémentaires suffiront pour réparer les accidents, ou consolider les points menacés, qui ne sont pas très-nombreux.

On peut toujours compter sur une ouverture prochaine, dont le jour sera incessamment fixé.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemin de fer de Bessèges à Alais.

Nous publions plus loin un décret portant concession d'un chemin de fer entre Bessèges et Alais, par Saint-Ambroix.

Le rapport de M. le ministre des travaux publics constate que la dépense de ce chemin, dont la longueur est de 30 kilomètres, est évaluée à 5,400,000 fr. Dans l'état actuel, le bassin houiller de la Cèze, dont le nouveau chemin doit verser les produits à Alais, sur l'un des embranchements réunis au réseau que possède la Compagnie de la Méditerranée, livre à la consommation environ 70,000 tonnes de houille par année. Jusqu'ici, ces charbons n'ont pu arriver sur le marché qu'avec une surcharge de frais de transport de 9 fr. par tonne, que le chemin de fer doit réduire des deux tiers.

Voilà donc, en dehors de toute rémunération directe pour le capital à engager dans l'établissement du chemin de Bessèges, une économie d'au moins 420,000 fr. à réaliser sur les frais de transport et qui profitera à la fortune publique. Cette somme ne représente pas moins de 7 3/4 0/0 du capital à dépenser; on voit par là quel bénéfice fait la Société lorsqu'elle encourage l'établissement des chemins de fer, par des subventions ou des garanties d'intérêt.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Société générale du Crédit mobilier.

La hausse considérable dont les actions du Crédit mobilier ont été l'objet depuis deux mois, nous attire une avalanche de questions. On nous demande si cette hausse est le résultat d'entreprises nouvelles concédées à cet établissement, ou si elle a uniquement pour cause le bénéfice réalisé sur de récentes opérations.

Nous ne pourrions, sans une indiscrétion qui serait blâmable, fournir tous les renseignements que nous avons sur les opérations de la Société du Crédit mobilier, ni sur les négociations relatives aux affaires que cette Société étudie. Toutefois, pour éclairer autant que possible nos lecteurs, nous allons indiquer les appréciations générales qui circulent et qui paraissent avoir motivé la hausse.

En premier lieu, nous signalons la souscription faite par le Crédit mobilier dans l'emprunt de 250 millions, qu'on disait être de 30 millions de capital, et réduite, dans la proportion générale de 48 0/0, à 14,400,000 francs.

Le prix d'émission de l'emprunt étant de 65 25, le bénéfice que représente le cours de 75 fr. s'élève à 16 0/0, en comprenant la bonification d'intérêt résultant des versements échelonnés.

Or, ce bénéfice réparti sur 120,000 actions dont se compose le capital du *Credit mobilier* donne un dividende de 19 fr.

La seconde affaire faite par le Crédit mobilier est la rue de Rivoli. On évalue cette opération à 20 millions de capital. Le bénéfice approximatif étant estimé à environ 15 0/0, le Crédit mobilier ayant un tiers dans l'entreprise aurait donc encore de ce chef un million à répartir en dividende, soit par action, 8

La troisième affaire est celle traitée il y a déjà longtemps par le Crédit mobilier avec la Société des Mines de la Loire, et dans laquelle le Crédit mobilier reçoit deux mille actions au cours de 400 fr. — Ces actions, qui vont être divisées en quatre, se négocient actuellement à environ 650 fr., et, par conséquent, le bénéfice pour le Crédit mobilier serait de 500,000 fr., soit par action, 4

Il y aurait donc, aux cours que nous avons rappelés, et jusqu'à ce jour, c'est-à-dire pour une période de cinq mois, un dividende, par action, de 31 fr.

Digitized by Google

sans y comprendre l'intérêt du capital social.

On ajoute àces diverses opérations, la fusion générale des Compagnies de gaz de Paris, dans laquelle environ 10,000 actions seraient livrées au pair au Crédit mobilier; on évalue la prime sur ces actions à 150 fr., soit, sur 10,000 actions, un bénéfice de 1,500,000 fr.

On attribue au Crédit mobilier d'autres probabilités de bénéfice que nous nous bornons à indiquer :

1° La réunion en une seule Compagnie des diverses entreprises d'omnibus;

2° Le bénéfice sur les fonds déposés en comptes courants et employés en obligations ou valeurs rapportant plus de 5 0/0;

3° Le bénéfice sur les valeurs achetées en avril et, dit-on, revendues fin mai.

Il peut donc résulter de ces éléments divers des avantages tels que le dividende soit très-élevé pour l'année 1854.

Quoi qu'il en soit, et sans nous appesantir davantage sur toutes ces causes de hausse, nous rappellerons que le dividende de 1853 et l'intérêt du 1er semestre de 1854 représentent 37 fr. 50, qui seront payés à partir du 1er juillet prochain. Sur le cours de 760 fr., le prix réel d'une action du Crédit mobilier n'est, par conséquent, que de 722 50; or, beaucoup de spéculateurs en ont acheté ferme et les ont revendues à prime, dont 20 fr., ce qui, en cas de baisse, leur fait revenir l'action à 702 50; et comme, sur le cours de 760 fr., l'écart est de 40 fr., il en résulte que le spéculateur qui a acheté ferme à 760 fr. et revendu à prime, dont 20 fr., à 800 fr., en cas de hausse, gagne 40 fr. par action; et nous le répétons, en cas de baisse, il se trouve acheteur, à la fin du mois, au prix de 702 50.

Or, si l'on considère le prix élevé atteint l'année dernière par les actions du Crédit mobilier, on reconnaîtra que le prix de 702 fr. 50 est très-faible et ne correspond pas aux prévisions que nous venons d'énumérer.

G. Lenoir.

---

## Conversion des Obligations de chemins de fer (1).

A l'origine des chemins de fer en France, et jusqu'à une époque assez récente, 1851 environ, le capital des Compagnies était exclusivement composé, au début, d'actions ayant toutes des charges semblables et des droits égaux. Les emprunts et les titres dits *obligations* qui les représentent, n'apparaissaient dans la constitution financière des Compagnies qu'après l'épuisement du capital en actions, lorsque les devis étaient dépassés, ou que le développement du trafic rendait nécessaires de nouvelles installations, un matériel plus considérable, etc.

Tel n'avait point été le système anglais. Celui-ci divisait toujours le capital en deux portions inégales. L'une, formant les deux tiers environ, était représentée par des actions; l'autre, formant le dernier tiers, était levée par voie d'emprunt. L'usage de ce système était fort simple. Les souscripteurs d'actions versaient d'abord la moitié du montant de celles-ci; puis, ce versement effectué et constituant un gage, la Compagnie avait recours à l'emprunt pour une somme égale au premier paiement des actionnaires, et il n'était adressé d'appel à ceux-ci pour la seconde moitié de leur souscription, formant le complément du capital social, qu'après l'emploi des deux premiers tiers de ce capital.

Pour peu qu'on y réfléchisse, on reconnaîtra que cette combinaison repose sur une observation exacte des phénomènes économiques relatifs, tant à la formation qu'à la division des capitaux, et surtout à leur possession.

Les capitaux sont détenus et possédés par des propriétaires dont les besoins et les goûts sont très-divers. Les uns se contentent d'un revenu faible, mais ils le veulent certain et accompagné de garanties sérieuses contre la perte du principal; d'autres préfèrent un revenu plus élevé, progressif, même au prix de quelques chances aléatoires, dont l'imprévu ne leur déplait pas. — A ceux-ci, les actions conviennent; à ceux-là, les obligations.

Depuis deux ans, l'administration supérieure et les soumissionnaires de lignes nouvelles ont compris en France tous les mérites de cette combinaison. Aussi, les concessions ont-elles été faites depuis lors sur cette base, qu'une partie, les 2/5 du capital, seraient réunis par voie d'emprunt, et les trois autres cinquièmes sous forme d'actions.

A l'heure qu'il est, en ajoutant aux obligations émises ou à émettre pour les nouvelles lignes, les emprunts contractés par les anciennes Compagnies, après l'épuisement de leur capital, on arrive à un total de plus de 800 millions d'obligations, soit environ 1,200 millions à rembourser par voie d'amortissement.

Ce chiffre, déjà considérable, doit s'augmenter encore. A mesure que le nombre des chemins de fer productifs diminue, et que le système de la garantie d'intérêt devient d'une application plus générale et plus nécessaire pour la formation des nouvelles Compagnies, le rapport entre les actions et les obligations se modifie; celles-ci augmentent, ou du moins elles doivent augmenter en nombre, parce que l'on pénètre plus avant dans la catégorie des capitaux craintifs, qui veulent, par dessus tout, de la sécurité pour le principal, de la régularité pour le revenu, et en même temps des facilités pour la réalisation.

Ces diverses conditions sont-elles remplies aujourd'hui? Nous ne craignons pas de dire qu'elles ne le sont que d'une manière incomplète, et que si la régularité du revenu existe, si le remboursement par les Compagnies est assuré pour l'époque du tirage, il est néanmoins très-difficile de réaliser avant le temps des sommes un peu considérables, sans avoir à redouter une perte de capital assez sensible.

Frappé de cet état de choses, préoccupé des inconvénients qu'il pouvait avoir dans l'avenir, qu'il avait déjà dans le présent, puisque les puissantes Compagnies du Nord, de Lyon, de Rouen, n'avaient pu placer leur dernier emprunt, nous en avons recherché la cause, et nous croyons l'avoir trouvée dans l'absence d'un marché courant et régulier pour l'achat et la vente des obligations.

Maintenant, pourquoi le marché n'existe-t-il pas pour les obligations? C'est uniquement parce qu'il y a une trop grande multiplicité de titres, ayant des coupures et des revenus différents, ainsi que des époques de paiement variables.

Non-seulement chaque Compagnie a ses obligations spéciales, mais la même Compagnie a plusieurs espèces d'obligations, dont les unes rapportent nominalement soit 3, soit 4, soit 5, soit 6 0/0, qui sont remboursables à 500 fr., à 625 ou à 650, ou 1,000, à 1,250 ou à 1,350 fr. (1). Comment voulez-vous que le public se reconnaisse dans tout cela et qu'il se rende compte de la valeur relative de chaque titre? Cela est impossible: aussi les obligations n'ont-elles pas de marché et restent-elles dans un état d'abandon fâcheux.

Rien de plus curieux et de plus déplorable à la fois que les anomalies que présente à cet égard la cote officielle.

| | |
|---|---|
| Parmi les obligations 3 0/0 : | |
| Celles du Nord sont à | 315 fr. |
| Celles d'Orléans, à | 310 |
| Et celles de la Méditerranée, garanties par l'Etat, à | 310 |
| Les obligations de 1000 fr. de l'Ouest sont à | 995 |
| Celles de Lyon, à | 1,025 |
| Celles de Rouen, à | 975 |
| Celles d'Orléans, à | 1,000 |

Toutes ces obligations sont pourtant également bonnes, surtout depuis les fusions qui ont fait disparaître les Compagnies dont le crédit n'était pas solide; pourquoi, dès-lors, ces différences entre valeurs semblables? et pourquoi y a-t-il si peu de cours inscrits journellement à la cote officielle? sinon pour la cause indiquée tout à l'heure : la multiplicité infinie des titres.

Que ces différences aient été motivées à

(1) Cet article était rédigé lorsque nous avons reçu d'un anonyme un travail sur le même sujet. Nous invitons l'auteur à se faire connaître et à venir conférer avec nous sur cette importante question.

(1) Orléans a des obligations rapportant 50 fr., remboursables à 1,250 fr., et des obligations rapportant 15 fr., remboursables à 500 fr.

Rouen a des obligations rapportant 4 0/0 et d'autres rapportant 5 0/0, remboursables les unes et les autres à 1,250 fr.

Strasbourg a des obligations rapportant 25 fr. et remboursables à 650 fr.; et il fait le service des obligations de Bâle, donnant le même revenu et remboursables à 625 fr.

Le Havre a des obligations rapportant, les unes 50 fr., les autres 60 fr., et toutes remboursables à 1,250 fr.

La Méditerranée a des obligations rapportant 50 fr.; d'autres 25 fr., d'autres encore 15 fr.

Le Grand-Central, depuis sa fusion avec les chemins de la Loire, a six ou sept natures d'obligations, dont les revenus sont de 15, de 20, de 25, de 50 et de 54 fr., et le remboursement de 500 fr., de 625 fr., de 1,000 fr., e 1,250 fr. et de 1,350 fr.

Digitized by Google

l'époque de la création des titres par des circonstances spéciales, nous ne le nions pas ; mais aujourd'hui cette diversité a des inconvénients tels, elle jette une si grande confusion dans l'esprit du public, que le marché ne s'établit pas, et qu'il est presque aussi difficile d'acheter que de vendre.

Le remède à cet état de choses, c'est d'abord la conversion de tous les titres d'emprunt des chemins de fer en un titre unique, ayant une seule coupure, un revenu uniforme, un chiffre pareil de remboursement, un même amortissement, une même époque de paiement ; c'est, ensuite, la cote à terme, qui, presqu'à elle seule, constitue ce qu'on appelle le marché.

La Société générale de Crédit mobilier, dans son rapport à l'assemblée générale, a signalé la conversion des obligations de chemins de fer en un titre unique, comme une opération à laquelle elle songeait. Sa position est, en effet, excellente pour la faire. Elle peut réunir toutes ou du moins presque toutes les Compagnies, les syndiquer, faire verser dans une caisse commune les annuités à servir, échanger les titres actuels contre des titres nouveaux, en payant ou faisant payer les soultes que les calculs de conversion feront connaître, et constituer ainsi le 3 0/0 des chemins de fer, sans distinction de Compagnie, comme l'Etat a constitué son 3 0/0, d'une manière uniforme, sans distinguer les taux et les époques d'émission.

Cette opération n'est pas nécessaire seulement dans l'intérêt des détenteurs actuels d'obligations de chemins de fer, elle l'est aussi pour l'émission, à des prix convenables, des emprunts que les nouvelles Compagnies sont autorisées à émettre ; elle l'est surtout pour créer à l'avance aux Compagnies qui entreprendront des chemins, ne rapportant que 4 à 5 0/0, les moyens de trouver des capitaux. Sous ce rapport et à ce point de vue de l'avenir, c'est une question qui ne nous semble pas indigne de fixer l'attention éclairée de M. le ministre des travaux publics.

AD. BLAISE (des Vosges).

## Chemin de fer Grand-Central.

Des transactions directes, nombreuses et importantes, ont eu lieu cette semaine, sur les obligations du Grand-Central. A ce propos, nous croyons utile de donner ici la liste des titres d'emprunt dont le service est fait par cette Compagnie (1).

Les titres en circulation aujourd'hui se composent :

1° Sous le nom de la Compagnie du Grand-Central,

De 25,000 obligations rapportant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr. Ces titres représentent le prix payé aux actionnaires de la Compagnie de Rhône-et-Loire pour leur apport.

106,007 obligations de même nature que les précédentes, représentant l'emprunt de 30 millions voté pour la réfection des chemins de la Loire, ont été souscrites par le Crédit mobilier, mais elles ne sont pas encore émises. Le nombre total des obligations 3 0/0 sera ainsi de 131,007 ;

2° Sous le nom de la Compagnie de jonction du Rhône à la Loire,

De 102,614 obligations garanties par l'Etat, rapportant 25 fr. et remboursables à 625 fr.

Ces obligations ont été délivrées, savoir :

95,374 aux anciens actionnaires de Saint-Etienne à Lyon en échange de leurs titres.

7,240 pour le même objet aux actionnaires de la Compagnie de Saint-Etienne à la Loire.

3° Sous le même nom de la Compagnie de jonction :

11,600 obligations garanties par l'État rapportent 15 f., et sont remboursables à 500 fr. ; elles ont été émises aux actionnaires d'Andrezieux à Roanne, en échange de leurs titres.

La Compagnie du Grand-Central garde en outre en portefeuille 52,043 obligations de Rhône-et-Loire, de même nature que les précédentes, et jouissant de la même garantie, pour échanger à mesure de leur présentation contre les titres d'emprunt des anciennes compagnies liquidées, lesquels sont encore en circulation, savoir :

*De la Compagnie de* SAINT-ETIENNE A LYON :

**A** 8,885 obligations de l'emprunt de 1850 ; 50 fr. d'intérêt et 1,250 fr. de remboursement.

**B** 412 obligations des emprunts réunis ; 50 fr. d'intérêt et 1,250 fr. de remboursement.

**C** 2,946 reconnaissances de capitalisation ; 54 fr. d'intérêt et 1,350 fr. de remboursement.

*De la Compagnie de* SAINT-ETIENNE A LA LOIRE :

**D** 182 obligations de 1843 ; 50 fr. d'intérêt et 1,000 fr. de remboursement.

**E** 508 obligations de 1847 ; 50 fr. d'intérêt et 1,000 fr. de remboursement.

*De la Compagnie d'*ANDREZIEUX A ROANNE :

**F** 3,020 obligations de premier ordre ; 25 fr. d'intérêt et 500 fr. de remboursement.

**G** 1,940 obligations de deuxième ordre ; 20 fr. d'intérêt et 500 fr. de remboursement.

C'est donc en tout *neuf* titres en circulation.

Il est inutile d'insister pour faire sentir les inconvénients d'une pareille division, qui rend la plupart des titres invendables, et porte ainsi une atteinte indirecte au crédit de la Compagnie. L'intérêt des porteurs et celui de la société réclament donc également une conversion de toutes ces valeurs en un seul titre.

Au moyen de la conversion partielle qu'elle a décidée, la Compagnie aura encore trois natures d'obligations, savoir :

1° Les siennes propres, au nombre de 131,007, produisant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr. ;

2° Celles de Rhône-et-Loire, au nombre de 102,614, produisant 25 fr. d'intérêt et remboursables à 625 fr.

3° Celles de Rhône-et-Loire, au nombre de 63,643, produisant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr.

Trois titres, c'est encore trop ; il n'en faut qu'un seul. La conversion peut être difficile, mais elle n'est pas impossible, et elle rendra autant de services à la Compagnie qu'aux porteurs de ses engagements.

AD. BLAISE (des Vosges).

(1) On sait que le capital *actions* du Grand-Central est de 90 millions.

## Situation de la Banque de France et de ses succursales au jeudi 8 juin 1854.

ACTIF.

| | | |
|---|---|---|
| Argent monnayé et lingots.... | 279,493,847 | 43 |
| Numéraire dans les succursales. | 189,060,693 | » |
| Effets échus hier à recouvrer ce jour..... | 693,896 | 78 |
| Portefeuille de Paris, dont 48,203,651 fr. 97 provenant des succursales..... | 433,729,207 | 77 |
| Portefeuille des succursales, effets sur place..... | 458,344,720 | » |
| Avances sur lingots et monnaies | 2,075,200 | » |
| Avances sur lingots et monnaies dans les succursales..... | 1,450,993 | » |
| Avances sur effets publics français..... | 49,096,936 | 10 |
| Avances sur effets publics français dans les succursales... | 6,442,050 | » |
| Avances sur actions et obligations de chemins de fer..... | 36,021,300 | » |
| Avances sur actions et obligations de chemins de fer dans les succursales..... | 13,312,470 | » |
| Avances à l'Etat sur le traité du 30 juin 1848..... | 70,000,000 | » |
| Escompte au trésor de bons du trésor. . . . . | 30,000,000 | » |
| Rentes de la réserve ..... | 10,000,000 | » |
| Rentes, fonds disponibles..... | 55,447,573 | 97 |
| Hôtel et mobilier de la Banque | 4,000,000 | » |
| Immeubles des succursales... | 4,034,088 | » |
| Intérêts dans les comptoirs nationaux d'escompte..... | » | » |
| Dépenses d'administration de la Banque et des succursales... | 1,401,445 | 21 |
| Divers..... | 1,097,847 | 88 |
| Effets en souffrance..... | 178,576 | 91 |
| | 1,015,881,016 | 05 |

PASSIF.

| | | |
|---|---|---|
| Capital de la Banque..... | 91,250,000 | » |
| Réserve de la Banque..... | 12,980,750 | 14 |

Digitized by Google

| | | |
|---|---|---|
| Réserve immobilière de la Banque | 4,000,000 | » |
| Billets au porteur en circulation, de la Banque | 446,122,800 | » |
| Billets au porteur en circulation, des succursales | 136,841,575 | » |
| Billets à ordre payables à Paris et dans les succursales | 6,316,261 | 95 |
| Récépissés payables à vue à Paris et dans les succursales | 11,875,623 | » |
| Compte courant du Trésor créditeur | 85,870,391 | 18 |
| Comptes courants de Paris | 174,327,345 | 55 |
| Comptes courants dans les succursales | 34,122,126 | » |
| Dividendes à payer | 324,091 | 25 |
| Escomptes et intérêts divers à Paris et dans les succursales | 10,946,058 | 54 |
| Droits de garde | 45,799 | 80 |
| Réescompte du dernier semestre à Paris et dans les succursales | 1,289,106 | 12 |
| Divers | 2,298,584 | 32 |
| | 1,015,881,010 | 05 |

Certifié le présent état conforme aux écritures de la Banque de France :

*Le Gouverneur de la Banque,*
Comte D'ARGOUT.

## ACTES OFFICIELS.

### Chemin de fer de Bessèges à Alais.

RAPPORT A L'EMPEREUR.

Paris, le 7 juin 1854.

Sire,

J'ai l'honneur de présenter à la signature de Votre Majesté un projet de décret, portant concession, au profit de MM. de Veau de Robiac, Varin d'Ainvelle et Emile Silhol, d'un chemin de fer de Bessèges à Alais par Saint-Ambroix.

La longueur de ce chemin est d'environ 30 kilomètres ; la dépense en est évaluée à 5,400,000 fr. ; la Compagnie se charge de l'exécuter entièrement à ses frais, sans garantie d'intérêt et sans subvention.

Il est destiné à desservir le bassin houiller de la Cèze, dont les produits, malgré leur qualité supérieure, ne peuvent soutenir dans la vallée du Rhône la concurrence avec les charbons du bassin du Gardou, à raison de l'imperfection des moyens de communication et du prix des transports.

Ce prix, qui de Bessèges à Alais est actuellement de 9 fr., sera réduit de près des deux tiers, lorsqu'une voie de fer aura remplacé la route de terre, et il est permis d'espérer que l'exportation des charbons du bassin de la Cèze, qui aujourd'hui ne s'élève pas, par année, au delà de 70,000 tonnes, prendra alors un notable développement.

Le chemin de fer de Bessèges à Alais présente donc tous les caractères de l'utilité publique, et le décret par lequel Votre Majesté en autorisera l'exécution sera un véritable bienfait pour l'industrie de la contrée.

Je suis avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, le très-obéissant et très-fidèle serviteur et sujet,

*Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*
P. MAGNE.

L'an mil huit cent cinquante-quatre, et le 7 juin,

Entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, d'une part,

Et MM. :

De Veau de Robiac, tant en son nom personnel que comme se portant fort de M. Emile Silhol ;

Varin d'Ainvelle, député au Corps législatif, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède à MM. de Veau de Robiac, Varin d'Ainvelle et Emile Silhol, un chemin de fer de Bessèges à Alais, par Saint-Ambroix, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. MM. de Veau de Robiac, Varin d'Ainvelle et Emile Silhol s'engagent à exécuter entièrement à leurs frais, risques et périls, le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, et à se conformer, pour la construction et l'exploitation dudit chemin, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus mentionné.

Art. 3. Les actions à émettre pour la réalisation du capital nécessaire ne pourront être négociées en France qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Art. 4. La présente convention et les actes qui s'y rattachent ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

*Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*
*Signé*, P. MAGNE.

Approuvé l'écriture :
*Signé* VARIN D'AINVELLE.

Approuvé tant en mon nom personnel que comme me portant fort pour M. Emile Silhol,
*Signé*, DE ROBIAC.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu le sénatus consulte du 25 décembre 1852, art. 4 ;

Vu la loi du 8 mai 1841 et celle du 15 juillet 1854, titre VII ;

Vu la convention passée cejourd'hui entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et les sieurs de Veau de Robiac, tant en son nom personnel que comme se portant fort du sieur Emile Silhol, et Varin d'Ainvelle, député au Corps législatif ;

Ladite convention ayant pour objet l'exécution et l'exploitation d'un chemin de fer de Bessèges à Alais, par Saint-Ambroix (Gard) ;

Vu le cahier des chargées annexé à ladite convention ;

Vu le certificat délivré, le 27 mai 1854, par le directeur général de la Caisse des dépôts et consignations constatant le dépôt de sommes et valeurs représentant un cautionnement de cent cinquante mille francs (150,000 fr.) :

Notre Conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La convention passée cejourd'hui entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et les sieurs de Veau de Robiac, tant en son nom personnel que comme se portant fort du sieur Emile Silhol, et Varin d'Ainvelle, est approuvée.

En conséquence, toutes les clauses et conditions stipulées dans ladite convention, tant à la charge de l'Etat qu'à la charge des sus-nommés, recevront leur pleine et entière exécution.

Art. 2. La convention ci-dessus mentionnée restera annexée au présent décret.

Art. 3. Les actions de la Compagnie ne pourront être négociées avant le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Il est interdit à tout agent de change de se prêter à cette négociation avant l'accomplissement de la condition susdite.

Art. 4. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 7 juin 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

*Le Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*
P. MAGNE.

### Recettes de la semaine.

| *Lignes.* | *Recettes brutes.* | *Augment. s.* 1853 *Totale* | *0/0.* |
|---|---|---|---|
| Orléans, | 887,626 » | 217,325 | 32.4 |
| Nord, | 724,560 » | 72,437 | 11.1 |
| Rouen, | 207,570 » | 2,102 | 1.0 |
| Havre, | 89,581 » | 3,964 | 4.6 |
| Lyon, | 415,597 » | 22,694 | 5.7 |
| Est, | 646,106 » | 57,710 | 9.8 |
| Méditerranée, | 197,895 » | 50,584 | 34.3 |
| Gd central, | 172,553 » | 9,077 | 5.5 |
| | | *Diminut. s.* 1853. | |
| | | *Totale* | *0/0.* |
| Ouest (1), | 143,890 » | 5,503 | 3.7 |

(1) Les recettes de la section ouverte depuis le 1er juin, entre Nogent-le-Retrou et le Mans, ne figurent pas dans ce total.

Digitized by Google

# AVIS AUX ACTIONNAIRES.

## Opérations courantes.

### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

BORDEAUX A LA TESTE. — Assemblée générale, le 19 juin, à 2 heures, dans une des salles de la Bourse, à Bordeaux. Dix actions donnent le droit d y assister.

ORSAY. — Assemblée générale, le jeudi 15 juin, à 2 heures, 35, rue Neuve-des-Petits-Champs.

### APPELS DE FONDS.

CHEMINS DE L'EST. — Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr., qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

LYON. — *Appel de 100 fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er juillet, sera dû pour chaque jour de retard passé le 10.

A déduire le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêt compris).

Rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

OUEST SUISSE. — Versement du huitième dixième, 50 fr. par action, du 15 mai au 30 juin. L'intérêt sera dû à 5 0/0 l'an à partir du 15 juin, à défaut de versement dans le délai fixé.

ANVERS A ROTTERDAM. — Septième et dernier versement de 25 francs, exigible à partir du 22 juin.

SUÉDOIS (Compagnie royale du chemin de fer) — Versement de 25 francs par action.

CRÉDIT FONCIER. — Les séries D et Q, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000, et de 160,001 à 170,001, sont appelées à verser 300 fr. avant le 15 juin et 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi les porteurs seront soumis aux conditions énoncées au dos des titres et notamment ils perdront le droit aux lots.

### PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

NORD. — Dividende de 30 fr. à partir du 1er juillet.

7 fr. 50 par obligation.

ORLÉANS. — 32 fr. 10 c.

1er juillet, 25 fr. aux obligations des premier et deuxième emprunts; 7 fr. 50 aux obligations 1852 et 1854. Dès le 15, dépôt des coupons ou titres.

EST. — Actions anciennes, 30 fr. 30.
(Voir aux échanges de titres.)

LYON. — Quatrième coupon des obligations.
A partir du 1er juillet, dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris).

ROUEN AU HAVRE. — 12 fr. par action.

OUEST. — 16 fr. par action.

ST-GERMAIN. — Dividende de 20 fr.

MÉDITERRANÉE. — Emprunt de 60 millions 5 0/0. 12 fr. 50. — Actions 16 fr.

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Intérêt 5 0/0.

DIEPPE ET FÉCAMP. — 11 fr.

ANDREZIEUX A ROANNE. — Premier dividende en liquidation, 7 fr. 50, plus le coupon en liquidation du deuxième et dernier dividende, à distribuer quand la liquidation sera terminée.

VICTOR-EMMANUEL. — Intérêts à 1/2 0/0.

MINES DE LA LOIRE. — Dividende de 22 fr.

CRÉDIT FONCIER. — 5 fr. par action. Intérêt à fr. 50 par titre libéré de 500 fr.

VIEILLE-MONTAGNE. — Dividende de 40 fr. payable moitié depuis le 10 mai et moitié le 1er novembre 1854.

ANVERS A GAND. — 13 fr.

CANAL DE ROANNE. — Dividende de 5 fr. par action.

Les actionnaires qui ne se sont pas présentés pour recevoir les dividendes de 1839, de 1845, de 1846, sont prévenus que le délai est ajourné jusqu'au 31 décembre. On peut se présenter : à Roanne, à la caisse; à Lyon, chez veuve Morin, Pons et Morin; à Paris, chez Maurice Sautter; à Genève, chez Heutsch et Chauvet.

NOUVELLE-MONTAGNE. — Dividende de 100 fr. par action, dont 50 fr. payables le 30 juin 1854 sur le coupon n° 2, et 50 fr. le 31 décembre.

GLACES DE MONTLUÇON. — 5 fr. par action de la première catégorie, et 1 fr. 90 par action de la deuxième catégorie.

STOLBERG. — Le dividende de fr. 50 sera payé, à partir du 1er juillet 1854, pour les actions entières, rue de Luxembourg, 47; pour les dixièmes d'action, 45, rue de Lancry.

EMPRUNT LOMBARDO-VÉNITIEN. — Coupon d'intérêt échéant le 1er juin.

### SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

MINES DE LA LOIRE. — Souscription de 5,685 actions sur 7,685, au prix de 615 fr. par action. La présentation de 12 actions anciennes donnera droit à une nouvelle.

Le prix de la souscription sera payé à raison de 200 fr. versés comptant, et le reste, dans le délai d'un mois à partir du 21 juin 1854, de la clôture de la souscription.

### ÉCHANGE DE TITRES.

ORLÉANS. — Les actionnaires souscripteurs aux 130,000 obligations peuvent, depuis le 10 mai courant, se présenter à la Caisse du service central, 11, rue de la Chaussée-d'Antin, pour y échanger, contre des *titres provisoires au porteur*, les récépissés nominatifs qui leur ont été délivrés.

EST. — Depuis le 1er juin, échange des actions de Strasbourg à Bâle contre des obligations de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations. On paiera en même temps à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c., dividende de 1853, et à chaque obligation donnée en échange 12 fr. 50 c., montant des intérêts échus le 1er juin.

CAEN ET CHERBOURG. — Echange des actions provisoires contre les actions au porteur, de dix à trois heures, depuis le 22 mai.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

ANDRIZIEUX A ROANNE (Liquidation.) — Les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations de Rhône à la Loire, sont invités à se présenter au plus tôt, rue de l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la caisse des dépôts et consignations.

CENTRAL SUISSE. — Voir dans le numéro du 20 mai.

### AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

NORD. — Les numéros de la 1re, 2e et 3e série d'obligations, et les numéros du 1er tirage des obligations d'Amiens à Boulogne, ont été publiés dans le numéro du 3 juin.

Le remboursement aura lieu à partir du 1er juillet.

EST. — Depuis le 1er juin remboursement des obligations sorties au tirage du 1 mai.

GRAND-CENTRAL. — Depuis le 15 mai, remboursement des obligations de Rhône-et-Loire sorties au tirage du 9 mai.

Remboursement à partir du 1er juillet des obligations numérotées de 6,807 à 6,920 inclusivement sorties au tirage du 30 mai.

OUEST. — Voir, dans le numéro du 20 mai, les numéros sortis au tirage du 17 mai.

Les remboursements seront effectués à la caisse de l'Ouest aux époques que voici :

Emprunt 1839, rive droite, 1er juillet 1854; de 1843, le 1er janvier 1855, du 7 mai 1852. Ouest, du 27 août 1852, du 17 juillet 1853, 1er juillet 1854.

PRÉFECTURE DE LA SEINE. — Nous avons publié le 20 mai les numéros sortis au tirage du 1er mai 1854.

Voir, dans le numéro du 3 juin, les numéros gagnants du 10e tirage.

NOUVELLE-MONTAGNE. — Voir, dans le corps du journal, les numéros du tirage des 66 obligations à rembourser le 1er juillet.

Paiements à Verviers ; à Liége, chez MM. Nagelmackers et Lerfontaine ; à Paris, chez Rougemont et Lowenberg ; à Londres, chez Devaux et Cie.

C. DEVINA.

---

## Mines et fonderies de la Nouvelle-Montagne.

*Assemblée générale des actionnaires de la Société des mines et fonderies de la Nouvelle-Montagne (zinc et plomb), qui a eu lieu à Engis, près Liége, le 24 avril 1854, sous la présidence de M. Armand-Simonis.*

Le nombre des actions représentées était de 1,679. Lecture a été donnée :

1° Du rapport du Conseil d'administration sur les opérations de l'exercice 1853;

2° Du rapport des Commissaires approuvant les comptes de cet exercice;

3° Du rapport du Directeur sur l'état des travaux et la marche des usines confiées à ses soins.

D'après ces rapports :

Pendant l'exercice 1853, la production de la Nouvelle-Montagne a été de 2,264,735 kil. zinc, et 710,970 k. plomb.

Les bénéfices nets résultant des opérations de cet exercice, déduction faite des frais généraux, dépréciation des immeubles et du matériel, et des charges de l'emprunt, se sont élevés à 489,022 fr. 47 c.

N. B. Dans l'estimation de l'inventaire au

Digitized by Google

31 décembre 1853, la valeur du stock, qui se composait de 652 401 kilog. de zinc.
Id. de 92,206 id. de plomb, a été portée seulement, pour éviter tout mécompte sur leur réalisation,
A 40 fr. les 100 kilog. pour les zincs;
Et 45 fr. id. pour les plombs.

| | |
|---|---|
| Sur le bénéfice net de | 489,022 47 |
| Il y a eu à prélever : | |
| 1° D'après l'art. 11 des statuts, à titre de premier dividende aux actionnaires, une somme représentant 5 0/0 sur les actions, soit | 150,000 » |
| Laissant, à titre de bénéfice éventuel, une somme de | 339,022 47 |
| Dont à déduire, aux termes de l'art. 14, 25 0/0 pour la formation des fonds de réserve et la rémunération des membres du Conseil, du directeur et des commissaires, | 84,755 61 |
| Reste | 254,266 86 |
| L'assemblée, d'accord avec la proposition faite par le Conseil, a décidé que, sur cette somme, il serait prélevé en faveur des actionnaires celle de | 150,000 » |
| représentant un second dividende de 5 0/0 ou 50 fr. par action, et élevant ainsi à 100 fr. par chaque action le dividende total de l'exercice 1853. | |
| L'assemblée, sur la proposition du Conseil, a décidé en outre que le surplus, soit | 104,266 86 |

sera affecté comme dépréciation en déduction de la valeur des immeubles, constructions et travaux.

Enfin, sur la proposition du Conseil, l'assemblée a décidé que le paiement des 1er et 2e dividendes aura lieu comme suit :

50 fr. par action le 30 juin 1854;
50 fr. id. le 31 décembre 1854.

M. Auguste Michelet, membre du Conseil sortant, a été réélu administrateur.

MM. Adolphe Simonis, Jules Mall, Lucien Masson, Alfred de Grand Ry et Dupin ont été réélus commissaires.

Le tirage des 66 obligations de l'emprunt remboursables le 1er juillet a eu lieu en présence de l'assemblée; les numéros sortis sont les suivants :

356 — 539 — 163 — 500 — 738 — 526 — 785 — 827 — 66 — 367 — 301 — 405 — 582 — 469 — 651 — 166 — 308 — 698 — 124 — 779 — 252 — 196 — 243 — 564 — 727 — 787 — 437 — 763 — 796 — 354 — 608 — 514 — 440 — 101 — 745 — 540 — 83 — 428 — 188 — 509 — 525 — 671 — 251 — 446 — 736 — 750 — 425 — 258 — 314 — 128 — 91 — 98 — 686 — 385 — 290 — 458 — 200 — 772 — 109 — 131 — 492 — 616 — 156 — 520 — 533 — 762.

Le paiement de ces obligations, ainsi que celui des dividendes, aura lieu aux époques indiquées et comme d'usage :

Au siége social, à Verviers, chez MM. Nagelmacker et Cerfontaine; à Liége, chez M. Rougemont de Lowemberg; à Paris, chez MM. C. Devaux et Ce; à Londres,

## Compagnie génevoise des colonies suisses de Sétif.

Le Conseil d'administration faisant en ce moment construire quatre nouveaux villages qui seront terminés à la fin de l'été, a décidé d'émettre une troisième série de 600 actions de 500 fr.

Chaque souscripteur reçoit, contre le versement intégral : 1° une action financière de 500 fr. portant intérêt à 5 0/0 l'an, et remboursable par tirage au sort en 625 fr.; 2° une action de jouissance donnant droit, chaque année, à un prorata des produits sous forme de dividende.

Les actions financières de la présente émission seront exceptionnellement munies de leur coupon sémestriel d'intérêts échéant au 1er septembre prochain, ce qui procurera aux souscripteurs une bonification de plus de quatre mois d'intérêts.

La Compagnie ayant, par le fait de l'établissement du premier village, acquis une ferme de 800 hectares, une partie de ce terrain a été mise cette année en exploitation, et permettra de distribuer, dans le premier trimestre de 1855, un dividende aux actions de jouissance.

La souscription est ouverte :

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce;

A Paris, chez MM. G. Des Arts, Mussard et Ce, rue de Provence, 34;

A Marseille, chez MM. Pascal fils et Ce.

Elle sera close le 5 juillet prochain, et il sera tenu compte alors, s'il y a lieu, du droit réservé par les statuts aux porteurs d'actions déjà émises.

Genève, 5 juin 1854.

Par ordre du Conseil,

*Le secrétaire général,*

E. Gambini.

## Glaces d'Aix-la-Chapelle.

*Assemblée générale du 27 mai 1854.*

Il a été décidé que je porterais les faits suivants à la connaissance de MM. les actionnaires.

1° Que loin d'avoir employé, comme d'autres établissements similaires, plusieurs années pour créer notre grande manufacture, les fours de fusion, les ateliers de polissage, de savonnage, de doucissage et d'étamage, sont en activité à tel point que déjà des glaces ont été livrées aux acheteurs;

2° Que nos produits sont supérieurs sous plusieurs rapports à ceux des meilleures manufactures d'Europe;

3° Que les dépenses resteront au-dessous des prévisions, et qu'un fonds de roulement de plus de trois millions de francs restera libre sur le capital social; et,

4° Que non-seulement les intérêts seront payés sur les produits, mais qu'à moins de circonstances imprévues, un dividende pourra être distribué aux actionnaires pour l'exercice 1854.

*Le directeur général,*

L. Rénoch.

## Forges.

### SAINT-DIZIER.

La faiblesse de la demande, le maintien des prix résument la situation de nos groupes métallurgiques. Nos marchés français présentent en cela un contraste particulier avec les marchés anglais. Pendant que le calme des cours domine chez nous, les prix des fontes et des fers dans toutes les spécialités augmentent continuellement, et sur tous les points en Angleterre, où ils vont atteindre bientôt les hauts prix des années de prospérité. C'est une preuve évidente de la conduite sage et prudente de nos producteurs.

Quant à ce qui regarde nos prix de place, il n'y a point de variations notables; les prix cotés par nous jeudi dernier sont encore raisonnés aujourd'hui.

### PARIS.

On jugera, par l'avenir, des effets de la délibération des maîtres de forge de la Champagne et de la Bourgogne, dont nous avons déjà parlé. La vente est rendue plus facile pour les réassortiments qu'on trouve dans un entrepôt fourni des produits de ces groupes. La classification de tous les fers efface la complication qui existait dans les prix des fers extra, et fait ressortir le prix de chaque spécialité, l'écart des prix entre les classes étant une fois connu. Mais, selon nous, il est naturellement une conséquence plus grave qui se rattache à l'établissement d'un entrepôt commun. C'est que, chaque usine ayant son dépôt, le pouvoir des gros marchands de Paris tombe de lui-même, car il est hors de doute que le marchand de fers ne puise pas plutôt ses assortiments dans l'entrepôt. Nos usiniers ne seront plus exposés, comme ils l'étaient au mois d'avril 1853, à subir le joug du gros commerce de Paris. On se rappelle qu'à cette époque l'impulsion donnée aux travaux publics a décidé la hausse des métaux. Les marchands, approvisionnés dans un moment où les fers étaient à bas prix, se sont trouvés un instant les maîtres du marché, et, dans le but de profiter d'une augmentation plus forte, concertaient chaque semaine une hausse nouvelle.

Pendant la semaine, la Bourse s'est montrée sans inquiétude et a cru plus que jamais à l'accord des quatre puissances; les cours y ont gagné et ont monté rapidement plusieurs jours de suite. Cette hausse sur toutes les valeurs publiques n'a aucunement réagi sur le mouvement industriel et commercial. La vente des fers, des fontes et des métaux a été assez calme.

La cote des métaux a éprouvé des variations sensibles; les affaires sont insignifiantes et, par suite du ralentissement il y a faiblesse dans les prix et tendance à la baisse; quelques-uns déjà ont marqué le mouvement; cette mauvaise tenue est causée par les avis défavorables des marchés régulateurs. On cote ainsi à Paris : Cuivre de Russie 320 330 fr., d'Angleterre 317 50 322 50, de Suède 305 310, du Chili 292 295, laminé rouge 345 350, laminé jaune 320. — Etain anglais 310. Banca 320 325, Détroits 315 317. — Plomb de France 67, d'Espagne 67, plomb laminé 75. — Zinc brut 59, Vieille-Montagne 63, zinc laminé 70 fr.

O. Saupique.

## MARCHÉS ÉTRANGERS.

### Prix des fers en Angleterre.

Le mouvement ascendant des fers et des

Digitized by Google

fontes, encouragé par les nouvelles plus rassurantes du théâtre de la guerre, favorisé aussi par les commandes abondantes et par les exportations importantes de la fonte, a fait encore de nouveaux progrès. Voici un avis mandé de Londres en date du 26 mai : les fers anglais sont pleinement en hausse de 3 fr. 50 c. à 6 fr. 25. Jusqu'ici on n'annonce pas de changements arrêtés par les maîtres de forges do Staffordshire, mais il est difficile d'y obtenir des marchés aux prix actuels ; on s'attend en général à une hausse qui sera fixée dans leur prochaine réunion. A Glascow, les opérations en fontes en gueuses ont été très-animées et les prix ont haussé très-rapidement ; on a coté à la clôture du marché 111 fr. 25 c. pour numéros mélangés franco à bord à la Clyde. Les fers en barres au Staffordshire sont cotés 287 fr. 50 c. à 300 fr.

— Une correspondance de Glascow (25 mai) présente la situation tout aussi favorable; la hausse persiste et les prix approchent du taux le plus élevé auquel ils étaient parvenus en 1855. Le marché a été très-animé; les prix ont haussé tous les jours de 60 cent. environ ; hier, on a fait des affaires considérables à 108 fr. 75 et 109 fr. 30 c. pour numéros mélangés; pour l'embarquement il a été traité, savoir : n° 1, 110 f. et 110 f. 60 c. ; n° 3, à 106 fr. 25 c.; les sortes d'Amérique ont obtenu jusqu'à 111 fr 25 et 112 fr. 50. Les exportations de la semaine do Glascow et de Greenock ont été de 2,830 tonnes fontes en gueuses et de 624 tonnes barres ; celles de Leeth et de Grangemouth ont également été très-considérables.

### Prix des fers et charbons en Belgique.

On écrit de Liége, le 28 mai :

Les prix de la cote de la semaine passée restent fermes sans variation (120 fr. fonte affinage; 140, 150, 160, 170 fr. fonte moulage; 220, 250, 270 fers).

Des propositions pour des marchés importants de fonte d'affinage pour l'exportation à fournir l'année prochaine ont été faites depuis peu, mais nos producteurs n'ont pas voulu céder en dessous du prix de fr. 12 par 100 kil. pris à l'usine.

Il semblerait donc que la confiance renaît un peu, et que d'ici à quelque temps nous aurons une reprise à signaler.

Il règne toujours beaucoup d'activité dans nos grandes usines, activité maintenue par l'exécution des anciens engagements.

— Charleroi, 28 mai :

La situation de la métallurgie présente une amélioration sur les semaines précédentes ; non pas qu'on puisse signaler la hausse, mais parce que les demandes sont plus actives et les prix mieux tenus. Ce sont toujours les mêmes prix que nous citons pour mémoire : fers en barres 230, 25 », 270 fr.; fonte à fer 120 fr.; fonte pour moulage 140, 150, 160 et 170 fr. ce qui contribue à maintenir les prix, dit un journal de Charleroi, c'est l'abaissement de droit que doivent subir les fers, à la frontière de France, le 1er janvier 1855.

Les prix sont également fermes pour les charbons; il est arrivé de fortes demandes, faites à 19 50 et 20 fr. les houilles grasses, 18 50 et 18 fr. les demi-grasses, 17 et 16 50 les gailletteries. Les petits bateaux de canal manquent. Le cours du fret pour la France n'a pas varié; on a frété à 4 75 pour Bruxelles.

### BOIS.

Le marché de la semaine a été entièrement nul. Les diverses correspondances reçues tant de Paris que des villes voisines du canal sont défavorables. On ne peut pas établir aujourd'hui de cours nominal, d'après les ventes faites à tous prix et toutes conditions. Il est encore à craindre que le mois de juin, terme de paiement des adjudications, ne soit cause d'une nouvelle baisse causée par des ventes forcées.

*Erratum.* Une correction mal comprise à l'épreuve du dernier numéro a fait commettre une erreur grossière dans le prix du hêtre à Paris. Le sciage de cette essence est tenu dans l'eau de 100 à 110 fr. sans affaires. Il en est arrivé bien au delà des besoins, et aujourd'hui, on a arrêté cette fabrication dans les coupes ; on expédie de préférence les grumes, qui étaient plus rares.

O. Saupique.

*(L'Ancre de Saint-Dizier.)*

### Crédit foncier de France.

Le Conseil d'administration du Crédit foncier de France a, pendant les mois d'avril et de mai, autorisé des prêts pour une sommo do 3,233,200 f., ce qui, avec ceux autorisés précédemment, porte la totalité des prêts consentis à 57,969,500 fr.

Le Crédit foncier de France a, en outre, avancé pendant ces deux mois 232,228 fr. 75c. à la Société de Nevers, ce qui élève à 2,676,862 fr. 98 c. les avances faites aux Sociétés de Marseille et do Nevers contre dépôt de grosses de contrats hypothécaires.

Il y a eu pendant les mois d'avril et de mai pour 19,648,300 fr. do demandes.

### Crédit foncier de France.

Les séries D et Q, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000 et de 160,001 à 170,001, ont été désignées par le sort dans le tirage qui a eu lieu publiquement au siége de la Société le 31 mai 1854, pour la libération complète en obligations définitives de 1,000 fr.

En conséquence, tout porteur do promesses appartenant à l'une de ces deux catégories est prévenu qu'il devra effectuer le versement des 800 fr. complémentaires sur chaque titre, savoir :

300 fr. avant le 15 juin, et 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi il sera soumis aux conditions énoncées au dos des titres, et notamment il perdra le droit aux lots.

Les porteurs d'obligations ainsi libérées auront la faculté d'obtenir, jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes du montant de leurs titres des coupures de 500 fr. donnant un revenu fixo de 4 0/0, participant aux lots, et remboursables au pair.

### Correspondance.

M. J. L., à Thann. — N° 1, c'est fort probable. — N° 2, moins. — N° 3, oui. — N° 4, oui.

M. K. K., à Rouen. — N° 1, les capitaux se sont aguerris et les porteurs de titres n'ont pas eu peur. — N° 2, la provocation n'a pas l'origine que vous avez supposée. — N° 3, non. — N° 4, oui.

M. N. J. — N° 1, 500 fr. — N° 2, 250 fr. — N° 3, 350 fr. — N° 4, 250 fr.

M. P. W., à Voisinlieu. — N° 1, conservez. — N° 2, oui. — N° 3, lisez le numéro. — N° 4, oui. — N° 5, oui. — N° 6, oui. — N° 7, prochainement. — N° 8, oui.

M. B , propriétaire à Compiègne. — Le Corps législatif est hostile à la proposition.

M. E. D. — N° 1, les 1er février et 1er août. — N° 2, amélioration.

M. A. B., à Cherbourg. — N° 1, non. — N° 2, si l'opération engagée se réalise, il y aura environ 50 fr. de hausse. — N° 3, à cause des versements. — N° 4, bonne. — N°s 5 et 6, prochainement. — N° 7, oui, à 700 fr. environ. — N° 8, 40 à 45 fr. — N° 9, il est difficile de préciser. — N° 10, on dit qu'elle se termine heureusement, mais rien encore ne l'indique absolument. — N° 11, médiocre. — N° 12, Méditerranée. — N° 13, nul ne peut l'indiquer. — N° 14, amélioration.

M. P., à Saint-Martin. — N° 1, on peut s'en procurer. — N° 2, il n'est pas avantageux d'en acheter.

M. ***. — N° 1, oui. — N° 3, la Méditerranée. — N° 4, il demeure au n° 18.

M. P., à Tournus. — N° 1, valeur excellente, mais sans avenir. — N° 2, non. — N° 3, oui.

M. V., L. à Caen. — N° 1, les unes sont remboursables au pair et produisent 20 fr.; les autres sont remboursables à 620 fr. et produisent 15 fr. — N° 2, non, mais elles sont remboursables à une prime plus élevée. — N° 3, non ; les Compagnies ont emprunté à des époques différentes, à des conditions diverses. — N° 4, bonne valeur. — N° 5, la diligence ne s'en charge pas ; faites retirer.

M. A. M., à Valenciennes. — On croit qu'il sera de 35 fr.

M. L., à Toulouse. — N° 1, Méditerranée, Mulhouse, Strasbourg, Lyon, Orléans. — N° 2, oui, comme placement, non comme accroissement de revenu. — N° 3, non. — N° 4, la somme est retenue par l'acquéreur.

M. C., à Avallon. — N° 1, environ 65 fr.: le 1er novembre prochain, 20 fr.; en mai, 45 fr. — N° 2, oui, jusqu'au 1er juillet. — N° 3, non ; on s'en occupe toujours.

M. C. H. — Il a été payé comme intérêt 12 fr. 50 en juillet, et 12 fr. 50 en janvier ; 20 fr. de dividende en avril. Il sera payé, en juillet, 12 fr. 50.

M. T. R., à Paris. — N° 1, 537 50. — N° 2, non. — N° 3, on veut faire baisser cette valeur pour l'acheter et s'approprier le capital. N° 4, oui.

M. B. X., à Genève. — N°s 1 et 2, affaires très-ordinaires, peu susceptibles de grandes améliorations.

M. D., à Paris. — N° 1, Méditerranée, Mobilier, Mulhouse. — N° 2, on dit qu'il y aura prochainement une amélioration sensible. — N° 3, attendre. — N° 4, affaires désastreuses; les cours passés nous paraissaient excellents. — N°s 5, 6, 7 et 8, bonne affaire aux cours actuels. — N°s 9 et 10, l'échanger pour du Nord.

M. L. G., au Noyer. — N° 1, oui. — N° 2, oui. — N° 3, 250 fr.; le surplus en 1855; il y avait 100 fr. de prime. — *P. S.* Les premiers quatre mois, 8 fr.

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 28 mai au 3 juin 1854.

| | |
|---|---|
| 87,626 voyageurs | 308,077 00 |
| Bagages, marchandises, etc | 416,483 36 |
| TOTAL | 724,560 36 |

Semaine correspondante de 1853.

| | |
|---|---|
| 86,433 voyageurs | 310,731 95 |
| Bagages, marchandises, etc | 341,391 30 |
| PRODUIT total | 652,123 25 |

Recette totale du 1er janvier au 3 juin.

| | |
|---|---|
| 1854 | 15,175,244 15 |
| 1853 | 13,060,487 24 |
| DIFFÉRENCE | 2,114,756 91 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 28 mai au 3 juin 1854.

| | |
|---|---|
| 20,342 voyageurs | 99,277 35 |
| Bagages, marchandises, etc | 108,293 35 |
| TOTAL de la semaine | 207,570 70 |
| TOTAL de l'exercice courant | 4,384,297 10 |
| Semaine correspondante de 1853 | 205 468 20 |
| Exercice correspondant de 1853 | 4,051,535 75 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 28 mai au 3 juin 1854.

| | |
|---|---|
| 11,479 voyageurs | 33,150 75 |
| Bagages, marchandises, etc | 56,425 00 |
| TOTAL de la semaine | 89,581 75 |
| TOTAL de l'exercice courant | 1,218,946 70 |
| Semaine correspondante de 1853 | 85,617 45 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 1,097,434 00 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 28 mai au 3 juin 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 89,751 voyageurs | 233,534 60 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand. | 182,062 85 |
| TOTAL de la semaine | 415,597 45 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 7,689,323 90 |
| TOTAL | 8,104,921 35 |
| Semaine correspondante de 1853 | 392,902 80 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 7,369,811 65 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 7,762,714 45 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,145 kilom.)

Du 28 mai au 3 juin 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 364,094 62 |
| Bagages, marchandises, etc | 523,531 76 |
| TOTAL | 887,626 38 |
| Semaine correspondante de 1853 | 670,301 27 |
| Différence en faveur de 1854 | 217,325 11 |
| Recettes du 1er janvier au 3 juin | 16,761,854 20 |
| Recette correspondante de 1853 | 13,076,069 00 |
| Différence en faveur de 1854 | 3,685,785 20 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

*Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.*

(Longueur exploitée, 783 kilomètres.)

5e année. — 22e semaine.

Du 28 mai au 3 juin 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 296,345 83 |
| Marchandises | 349,760 95 |
| TOTAL de la semaine | 646,106 78 |
| Recettes antérieures y compris celles de la ligne de Strasbourg à Bâle et embranchements | 12,041,714 69 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 12,687,821 47 |
| 22e semaine de 1854 | 646,106 78 |
| Semaine correspondante de 1853 y compris les mêmes éléments | 588,396 38 |
| Différence en faveur de 1854 | 57,710 40 |
| Exercice 1854 | 12,687,821 47 |
| id. 1853 y compris les mêmes éléments | 10,230,349 53 |
| Différence en faveur de 1854 | 2,457,471 94 |

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 28 mai au 3 juin 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 11,938 95 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 18,021 55 |
| TOTAL | 29,960 50 |
| Recettes antérieures | 677,206 24 |
| TOTAL | 707,166 74 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 29 mai au 4 juin 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 13,002 voyageurs (gr. vitesse | 62,540 34 |
| (Petite vitesse) | 30,768 94 |
| TOTAL | 93,309 28 |
| Rive droite. — 32,465 voyageurs | 30,832 25 |
| Rive gauche — 25,063 voyageurs | 19,748 70 |
| TOTAL | 143,890 23 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 69,983 18 |
| Rive droite | 50,722 83 |
| Rive gauche | 28,687 45 |
| TOTAL | 149,393 48 |

Recette totale du 1er janvier au 4 juin 1854 :

| | |
|---|---|
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 2,691,123 52 |
| *Idem.* — 1853 | 2,313,761 87 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 21 au 27 mai 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 77,293 15 |
| Bagages et marchandises | 120,602 50 |
| TOTAL de la semaine | 197,895 65 |
| Semaine correspondante de 1853 | 147,310 80 |
| Augmentation | 50,584 85 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 3,936,967 34 |
| Recette correspondante de 1853 | 3,047,234 37 |
| Augmentation | 889,732 97 |

## Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 21 au 27 mai inclusivement.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

| | |
|---|---|
| 19,796 voyageurs, grande vitesse | 40,362 06 |
| Petite vitesse | 125,704 34 |
| Services annexes | 6,487 19 |
| TOTAL | 172,553 59 |

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse | 37,438 39 |
| Petite vitesse | 119,699 66 |
| Services annexes | 6,337 59 |
| TOTAL | 163,475 64 |

Recette totale du 1er janvier au 20 mai :

| | |
|---|---|
| 1854 | 3,528,224 08 |
| 1853 | 3,030,986 38 |

## Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Mai 1854.

| EXERCICES. | VOYAGEURS. | RECETTES. |
|---|---|---|
| 1853 | 73,107 | 37,024 80 |
| 1854 | 69,857 | 34,899 65 |
| En faveur de l'exercice 1853. | 4,050 | 2,125,15 |
| Du 1er janvier au 31 mai, excédant en faveur de 1854. | 30,592 | 15,667 45 |

## Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de mai.

| | 1854. | 1853. | 1852. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 36,546 60 | 33,699 50 | 39,386 50 |
| Bagages | 846 74 | 683 70 | 572 98 |
| Bétail | 1,831 30 | 2,276 45 | 1798 65 |
| Marchandises | 19,149 80 | 16,585 75 | 17,923 53 |
| | 58,274 44 | 53,245 49 | 59,681 66 |

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de mai 1854 de fr. 5,028 95 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 7,592 78 sur 1852.

Digitized by Google

## CHEMIN DE FER DU NORD.

*Troisième tirage des obligations de la première série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.*

292 OBLIGATIONS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 179 | 19,811 | 39,190 | 57,573 |
| 360 | 19,858 | 39,269 | 57,954 |
| 458 | 19,895 | 39,555 | 58,303 |
| 971 | 20,091 | 39,794 | 58,760 |
| 996 | 20,350 | 39,820 | 59,086 |
| 1,106 | 20,501 | 40,000 | 59,149 |
| 1,416 | 20,512 | 40,141 | 59,676 |
| 1,699 | 20,862 | 40,150 | 59,974 |
| 1,708 | 20,934 | 40,261 | 60,447 |
| 2,392 | 20,976 | 40,517 | 60,550 |
| 2,742 | 21,034 | 41,301 | 60,597 |
| 3,050 | 21,107 | 41,488 | 60,687 |
| 3,519 | 21,780 | 41,659 | 61,435 |
| 3,781 | 21,911 | 41,985 | 61,699 |
| 4,121 | 21,912 | 42,231 | 62,231 |
| 4,465 | 22,122 | 42,525 | 62,271 |
| 4,578 | 22,629 | 42,563 | 62,836 |
| 4,771 | 22,887 | 42,621 | 63,291 |
| 4,851 | 23,478 | 42,866 | 63,355 |
| 5,010 | 24,623 | 42,953 | 64,070 |
| 5,233 | 24,790 | 42,979 | 64,450 |
| 5,301 | 24,986 | 43,137 | 65,805 |
| 5,302 | 25,698 | 43,379 | 65,908 |
| 5,495 | 25,845 | 43,576 | 65,942 |
| 5,808 | 25,887 | 43,577 | 65,953 |
| 6,106 | 25,921 | 43,680 | 66,127 |
| 6,237 | 26,833 | 44,277 | 66,154 |
| 6,798 | 27,336 | 44,426 | 66,192 |
| 6,973 | 27,339 | 44,476 | 66,420 |
| 6,975 | 27,686 | 44,748 | 67,452 |
| 7,174 | 27,844 | 44,773 | 68,100 |
| 7,347 | 27,932 | 46,115 | 68,290 |
| 8,022 | 28,002 | 46,254 | 68,480 |
| 8,561 | 28,258 | 46,305 | 68,628 |
| 9,266 | 28,406 | 47,314 | 68,670 |
| 10,292 | 28,419 | 47,360 | 69,406 |
| 10,299 | 29,289 | 47,818 | 69,626 |
| 10,443 | 29,851 | 47,885 | 69,707 |
| 10,607 | 30,298 | 48,224 | 69,776 |
| 10,907 | 30,496 | 48,585 | 69,825 |
| 10,933 | 30,882 | 48,594 | 69,848 |
| 10,986 | 31,441 | 48,707 | 69,880 |
| 11,282 | 31,846 | 48,824 | 69,973 |
| 11,359 | 31,908 | 49,181 | 69,993 |
| 11,392 | 32,040 | 49,587 | 70,628 |
| 12,122 | 32,317 | 49,859 | 70,973 |
| 12,669 | 32,484 | 50,971 | 71,378 |
| 13,067 | 33,481 | 50,717 | 71,386 |
| 13,085 | 33,162 | 50,861 | 71,759 |
| 13,359 | 33,712 | 51,041 | 71,967 |
| 13,533 | 33,828 | 51,093 | 72,092 |
| 13,687 | 34,101 | 51,213 | 72,025 |
| 13,903 | 34,202 | 51,429 | 72,090 |
| 14,368 | 34,315 | 51,475 | 72,106 |
| 14,450 | 34,505 | 52,108 | 72,283 |
| 14,591 | 34,890 | 52,689 | 72,479 |
| 14,846 | 35,014 | 52,816 | 72,917 |
| 14,953 | 35,152 | 53,354 | 73,319 |
| 14,962 | 35,334 | 53,423 | 73,858 |
| 15,316 | 35,503 | 53,682 | 74,030 |
| 15,389 | 35,667 | 54,610 | 74,389 |
| 16,072 | 35,077 | 51,773 | |
| 16,086 | 35,824 | 55,084 | |
| 17,051 | 36,202 | 55,501 | |
| 17,205 | 36,449 | 55,609 | |
| 17,497 | 37,038 | 55,882 | |
| 17,602 | 37,281 | 56,250 | |
| 17,753 | 37,372 | 56,441 | |
| 17,790 | 37,689 | 56,618 | |
| 17,937 | 37,714 | 56,802 | |
| 18,517 | 37,829 | 57,003 | |
| 18,947 | 38,211 | 57,072 | |
| 18,981 | 38,242 | 57,128 | |
| 19,039 | 38,418 | 57,287 | |
| 19,210 | 38,860 | 57,316 | |
| 19,302 | 39,011 | 57,370 | |
| 19,776 | 39,162 | 57,448 | |

*Deuxième tirage des obligations de la deuxième série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.*

293 OBLIGATIONS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 75,755 | 100,015 | 118,526 | 136,364 |
| 75,556 | 100,039 | 119,492 | 136,643 |
| 75,750 | 100,041 | 119,537 | 136,795 |
| 76,291 | 100,044 | 119,585 | 137,064 |
| 76,394 | 100,746 | 120,042 | 137,715 |
| 76,598 | 100,923 | 120,321 | 137,923 |
| 76,667 | 100,921 | 120,458 | 138,458 |
| 76,8[illegible]3 | 101,115 | 120,556 | 138,471 |
| 76,936 | 101,187 | 120,578 | 139,065 |
| 77,142 | 101,727 | 120,810 | 139,227 |
| 77,255 | 101,730 | 121,104 | 139,423 |
| 77,634 | 101,825 | 121,412 | 140,145 |
| 77,803 | 101,867 | 121,445 | 140,151 |
| 78,524 | 101,868 | 121,505 | 140,378 |
| 79,257 | 103,081 | 121,612 | 140,713 |
| 79,371 | 103,139 | 122,246 | 140,720 |
| 79,430 | 103,488 | 122,295 | 140,750 |
| 79,662 | 103,609 | 122,437 | 140,789 |
| 79,731 | 103,785 | 122,639 | 141,060 |
| 79,830 | 104,019 | 123,093 | 141,087 |
| 79,837 | 104,115 | 123,249 | 141,360 |
| 80,005 | 104,227 | 123,369 | 141,381 |
| 80,015 | 104,379 | 123,655 | 141,805 |
| 80,598 | 104,403 | 123,847 | 142,102 |
| 81,238 | 104,528 | 124,089 | 142,400 |
| 81,521 | 105,751 | 124,109 | 142,530 |
| 82,090 | 106,016 | 124,177 | 143,207 |
| 82,693 | 106,071 | 124,185 | 143,404 |
| 82,827 | 106,175 | 124,254 | 143,199 |
| 84,003 | 106,196 | 124,480 | 143,843 |
| 84,098 | 106,427 | 124,668 | 144,622 |
| 84,163 | 106,519 | 124,970 | 144,831 |
| 84,171 | 106,566 | 125,064 | 144,872 |
| 84,271 | 106,866 | 125,108 | 144,954 |
| 84,353 | 107,263 | 125,162 | 144,959 |
| 85,139 | 107,770 | 125,650 | 145,197 |
| 85,654 | 107,847 | 125,941 | 145,297 |
| 86,006 | 107,880 | 126,864 | 145,388 |
| 86,250 | 108,301 | 126,959 | 145,146 |
| 86,289 | 108,473 | 126,278 | 145,697 |
| 86,818 | 109,070 | 126,520 | 145,854 |
| 86,956 | 109,594 | 127,175 | 146,807 |
| 87,[illegible]6 | 109,659 | 127,311 | 146,878 |
| 87,150 | 109,804 | 127,676 | 146,977 |
| 87,561 | 110,004 | 127,777 | 147,141 |
| 87,594 | 110,893 | 127,908 | 147,198 |
| 88,292 | 110,928 | 128,017 | 147,201 |
| 88,691 | 111,129 | 128,173 | 147,212 |
| 88,897 | 111,146 | 128,700 | 147,325 |
| 88,981 | 111,155 | 128,783 | 147,562 |
| 88,989 | 111,210 | 128,865 | 147,580 |
| 89,567 | 111,308 | 129,068 | 148,066 |
| 89,757 | 111,458 | 129,442 | 148,119 |
| 89,818 | 112,643 | 129,184 | 148,191 |
| 89,858 | 112,666 | 129,472 | 148,441 |
| 90,240 | 112,945 | 129,709 | 148,410 |
| 91,191 | 113,502 | 129,806 | 148,799 |
| 91,359 | 113,522 | 130,208 | 148,921 |
| 91,912 | 113,620 | 130,361 | 149,115 |
| 92,522 | 113,711 | 130,435 | 149,284 |
| 92,842 | 113,753 | 131,152 | 149,768 |
| 93,025 | 113,849 | 131,274 | 149,840 |
| 93,158 | 113,953 | 131,657 | |
| 93,435 | 114,017 | 132,048 | |
| 93,529 | 114,425 | 132,118 | |
| 95,566 | 114,344 | 132,223 | |
| 96,720 | 115,169 | 132,441 | |
| 97,140 | 115,487 | 132,442 | |
| 97,242 | 115,973 | 132,490 | |
| 97,454 | 116,062 | 132,662 | |
| 97,541 | 116,388 | 132,879 | |
| 97,788 | 116,472 | 133,504 | |
| 98,124 | 116,504 | 133,703 | |
| 98,178 | 116,969 | 134,529 | |
| 98,990 | 117,557 | 134,704 | |
| 99,591 | 118,338 | 134,952 | |
| 99,882 | 118,512 | 135,618 | |

*Premier tirage des obligations de la troisième série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.*

294 OBLIGATIONS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 150,218 | 168,433 | 189,893 | 210,366 |
| 150,610 | 168,481 | 190,114 | 210,441 |
| 150,696 | 168,556 | 190,159 | 210,559 |
| 150,761 | 168,605 | 190,271 | 210,601 |
| 150,704 | 168,991 | 190,298 | 210,799 |
| 150,904 | 169,117 | 190,478 | 211,626 |
| 150,920 | 169,243 | 190,731 | 212,205 |
| 151,177 | 169,767 | 191,874 | 212,253 |
| 151,674 | 169,875 | 190,908 | 212,270 |
| 152,161 | 170,245 | 190,094 | 213,294 |
| 153,023 | 171,182 | 191,284 | 213,475 |
| 153,542 | 171,572 | 191,291 | 213,773 |
| 154,300 | 171,696 | 191,479 | 213,901 |
| 154,189 | 171,716 | 191,735 | 214,163 |
| 154,500 | 171,942 | 191,978 | 214,281 |
| 154,817 | 171,985 | 191,990 | 214,284 |
| 154,878 | 172,233 | 192,062 | 214,779 |
| 154,924 | 173,014 | 192,882 | 214,919 |
| 155,131 | 173,215 | 192,985 | 215,006 |
| 155,227 | 173,371 | 193,305 | 215,208 |
| 155,701 | 173,489 | 193,307 | 215,429 |
| 156,130 | 174,187 | 193,933 | 215,819 |
| 156,674 | 175,030 | 194,059 | 215,820 |
| 156,976 | 175,386 | 191,664 | 215,821 |
| 157,008 | 175,822 | 194,124 | 215,890 |
| 157,086 | 175,830 | 195,[illegible]86 | 215,912 |
| 157,431 | 176,736 | 195,118 | 216,186 |
| 157,715 | 176,789 | 195,299 | 216,201 |
| 157,719 | 176,794 | 195,818 | 216,450 |
| 157,720 | 176,883 | 195,960 | 216,491 |
| 157,984 | 176,976 | 196,038 | 216,535 |
| 158,199 | 177,039 | 196,100 | 216,848 |
| 158,241 | 177,693 | 196,391 | 216,887 |
| 158,339 | 177,767 | 196,490 | 217,269 |
| 159,167 | 177,940 | 196,761 | 217,271 |
| 159,825 | 178,319 | 196,938 | 217,361 |
| 159,810 | 178,369 | 197,185 | 217,496 |
| 159,842 | 178,500 | 197,256 | 218,107 |
| 159,847 | 178,684 | 197,544 | 218,121 |
| 159,867 | 178,776 | 197,990 | 218,190 |
| 160,209 | 179,341 | 198,353 | 218,268 |
| 160,399 | 179,909 | 198,392 | 218,278 |
| 160,121 | 179,991 | 198,449 | 219,126 |
| 161,[illegible]66 | 180,058 | 198,819 | 219,180 |
| 161,402 | 180,076 | 198,833 | 219,544 |
| 162,179 | 180,454 | 199,655 | 219,567 |
| 162,388 | 180,036 | 200,159 | 220,391 |
| 162,456 | 181,159 | 200,488 | 220,422 |
| 162,867 | 181,194 | 200,493 | 220,457 |
| 162,882 | 181,216 | 201,011 | 220,851 |
| 162,965 | 181,305 | 201,167 | 221,426 |
| 163,087 | 181,394 | 201,855 | 221,463 |
| 163,223 | 181,495 | 201,998 | 222,153 |
| 163,368 | 181,523 | 202,747 | 222,201 |
| 163,485 | 182,459 | 203,230 | 222,626 |
| 163,517 | 183,253 | 203,248 | 222,728 |
| 163,701 | 183,358 | 203,317 | 222,740 |
| 163,707 | 183,369 | 204,313 | 223,426 |
| 164,424 | 183,475 | 204,465 | 223,591 |
| 164,445 | 183,488 | 204,526 | 223,684 |
| 161,494 | 183,686 | 204,812 | 223,6[illegible]5 |
| 161,519 | 183,882 | 201,954 | 223,843 |
| 165,700 | 183,893 | 205,233 | 224,539 |
| 165,821 | 183,899 | 205,554 | |
| 165,868 | 184,115 | 206,071 | |
| 166,029 | 184,154 | 206,448 | |
| 166,506 | 184,423 | 206,526 | |
| 166,509 | 184,629 | 207,173 | |
| 166,511 | 185,249 | 208,327 | |
| 166,516 | 186,336 | 208,190 | |
| 166,737 | 186,716 | 208,613 | |
| 166,742 | 187,194 | 208,909 | |
| 166,743 | 188,216 | 209,102 | |
| 167,758 | 188,026 | 209,145 | |
| 167,956 | 189,090 | 209,706 | |
| 168,201 | 189,101 | 209,864 | |
| 168,213 | 189,589 | 209,892 | |

*Premier tirage sur 2,363 obligations émises en 1848 par la Compagnie d'Amiens à Boulogne.*

Assemblée générale du 24 mai 1854.

105 OBLIGATIONS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3 | 627 | 1,236 | 1,939 |
| 25 | 644 | 1,258 | 1,966 |
| 38 | 657 | 1,262 | 1,988 |
| 69 | 662 | 1,300 | 2,010 |
| 83 | 671 | 1,310 | 2,042 |
| 91 | 694 | 1,358 | 2,047 |
| 96 | 712 | 1,376 | 2,031 |
| 154 | 780 | 1,403 | 2,088 |
| 165 | 812 | 1,405 | 2,101 |
| 177 | 891 | 1,427 | 2,108 |
| 208 | 928 | 1,438 | 2,196 |
| 230 | 924 | 1,453 | 2,198 |
| 232 | 970 | 1,499 | 2,236 |
| 260 | 977 | 1,505 | 2,296 |
| 262 | 992 | 1,520 | 2,311 |
| 267 | 1,003 | 1,525 | 2,318 |
| 282 | 1,025 | 1,564 | 2,324 |
| 324 | 1,047 | 1,581 | 2,362 |
| 366 | 1,057 | 1,616 | |
| 375 | 1,061 | 1,643 | |
| 488 | 1,066 | 1,697 | |
| 509 | 1,075 | 1,783 | |
| 510 | 1,106 | 1,790 | |
| 530 | 1,113 | 1,826 | |
| 562 | 1,117 | 1,843 | |
| 567 | 1,194 | 1,894 | |
| 575 | 1,205 | 1,902 | |
| 578 | 1,214 | 1,916 | |
| 684 | 1,216 | 1,921 | |

Les obligations de ces diverses séries sont remboursables à 500 fr. chacune, à partir du 1er juillet 1854, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, place Roubaix, 24, à Paris.

## CHEMIN DE FER DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt émis en 1852, par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, pour l'exécution de la ligne de Wissembourg, que le semestre d'intérêts, échéant le 30 juin prochain, sera payé à partir du 1er juillet, de 11 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

## CHEMINS DE FER DE L'EST,

rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de Strasbourg et MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, que, le 5 mai, à 3 heures de l'après-midi, il a été procédé, en séance publique, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, au tirage de :

56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852;

15 obligations de la Compagnie de Strasbourg (rachat du chemin de Gray), émission de 1853,

Et 8 obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis a lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juin courant.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## D'ORLÉANS. *Service des emprunts.*

— Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts seront payés à la caisse centrale, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 1er juillet prochain, savoir :

Aux obligations des premier et deuxième emprunts, à raison de 25 fr. chacune ;

Aux obligations de 1852 et 1854, à raison de 7 fr. 50 c.

Le dépôt préalable des coupons ou titres, soit certificats de dépôt, soit obligations provisoires au porteur, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, sera, comme d'ordinaire, reçu dès le 15 juin, à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des titres.

*Le Directeur de la Compagnie,*

C. DIDION.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A LYON.

*Appel de 100 fr. par action.* — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, qu'il est fait, sur le capital social, un appel de 100 fr. par action pour l'époque du 1er juillet prochain.

L'intérêt à raison de 5 0/0 par an sera dû, à partir du 1er juillet, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auront pas été faits dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêts compris), viendra en déduction de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

MM. les actionnaires auront la faculté de se libérer de ce versement, à partir du 1er mai prochain : et, dans ce cas, l'escompte leur sera bouifié au taux de 4 0/0 l'an, sur la somme de 68 fr. 75 c. versés par eux.

Les versements se font à la caisse de l'administration centrale, 47, rue de Provence, de 10 heures à 2 heures.

*Le Secrétaire général,*

G. RÉAL.

---

CHEMIN DE FER

## DE ROUEN. *Modifications du service à dater du 5 juin 1854.*

1er TRAIN N° 11.

Le train n° 11, partant de Paris à midi et de Rouen (rive droite) à 4 heures 45 minutes du soir, arrivera à Dieppe à 6 heures 15 minutes du soir, au lieu de 6 heures 55 minutes.

La marche de ce train sera, en conséquence, modifiée de la manière suivante sur la ligne de Dieppe :

Maromme, départ à 4 h. 54 m. soir au lieu de 4 h. 58 m. — Malaunay, départ à 5 h. 1 m. soir au lieu de 5 h. 9 m. — Monville, départ à 5 h. 11 m. soir au lieu de 5 h. 23 m. — St-Victor, départ à 5 h. 33 m. soir au lieu de 5 h. 52 m. — Auffay, départ à 5 h. 43 m. soir au lieu de 6 h. 8 m. — Longueville, départ à 5 h. 54 m. soir au lieu de 6 h. 24 m. — Dieppe, arrivée à 6 h. 15 m. soir au lieu de 6 h. 55 m.

2e TRAIN N° 14.

Le train n° 14, arrivant à Paris à 11 heures 5 minutes du soir, sera ajouté au service sur la ligne de Dieppe.

La marche de ce train sera, en conséquence, réglée de la manière suivante :

*Ligne de Dieppe.*

Dieppe, départ à 6 h. 45 m. soir. — Longueville, départ à 7 h. 3 m. soir. — Auffay, départ à 7 h. 17 m. soir. — Saint-Victor, départ à 7 h. 25 m. soir. — Monville, départ à 7 h. 43 m. soir. — Malaunay, départ à 7 h. 53 m. soir. — Rouen (rive droite), arrivée à 8 h. 6 m. soir.

*Ligne du Havre.*

Havre, départ à 6 h. soir. — Beuzeville, départ à 6 h. 32 m. soir au lieu de 6 h. 36 m. — Bolbec-Nointot, départ à 6 h. 41 m. soir au lieu de 6 h. 45 m. — Yvetot, départ à 7 h. 7 m. soir au lieu de 7 h. 8 m. — Motteville, départ à 7 h. 17 m. soir au lieu de 7 h. 18 m. — Barentin, départ à 7 h. 33 m. soir au lieu de 7 h. 37 m — Rouen (rive droite), arrivée à 7 h. 52 m. soir au lieu de 8 h.

*Ligne de Rouen.*

Rouen (rive droite), départ à 8 h. 20 m. soir au lieu de 8 h. 15 m. — Tourville, départ à 8 h. 43 m. soir au lieu de 8 h. 39 m. — Saint-Pierre, départ à 9 h. 7 m. soir au lieu de 9 h. 4 m. — Mantes, départ à 10 h. 1 m. soir au lieu de 9 h. 59 m. — Paris, arrivée à 11 h. 5 m. soir au lieu de 9 h. 59 m.

3e TRAIN N° 29.

Rouen (rive droite), départ à 7 h. 45 m. du matin. — Maromme, départ à 8 h. du matin. — Malaunay, départ à 8 h. 11 m. du matin. — Monville, départ à 8 h 25 m. du matin. — Saint-Victor, départ à 9 h. 7 m. du matin. — Auffay, départ à 9 h. 23 m. du matin. — Longueville, départ à 9 h. 39 m. du matin. — Dieppe, arrivée à 10 h. 10 m. du matin.

---

CHEMIN DE FER

## GRAND CENTRAL DE FRANCE

Dans sa séance publique du 30 mai 1854, le Conseil d'administration a procédé au tirage au sort des obligations des emprunts réunis de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, à amortir au 1er juillet prochain.

Le sort a désigné les obligations numérotées de 6,807 à 6,920 inclusivement.

Le remboursement se fera, à partir de ladite époque, à la caisse de la Société générale du Crédit mobilier, 15, place Vendôme.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire général,*

A. COUAPON.

---

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A ORSAY.

MM. les actionnaires de la Compagnie anonyme du chemin de fer de Paris à Orsay, ci-devant chemin de fer de Paris à Sceaux, sont prévenus que l'assemblée générale aoouoille aura lieu le jeudi 15 juin 1854, à deux heures de relevée, au siége de la Société, rue Neuve-des-Petits-Champs, 35.

Les actionnaires, propriétaires depuis dix jours de dix actions nominatives ou de vingt actions au porteur, qui désireront assister à cette assemblée devront, aux termes de l'art. 47 des statuts, se présenter au siége de la Société dix jours auparavant pour retirer leur carte d'admission en déposant leurs titres.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire de la Compagnie,*

A. BARLATIER.

---

ANCIENNE COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

## D'ANDREZIEUX A ROANNE.

Les anciens actionnaires de la Compagnie reconstituée du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, sont invités à se présenter dans le plus court délai aux bureaux de la liquidation, rue Neuve-de-l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la caisse des dépôts et consignations, d'où ils ne pourraient les retirer qu'après de longues formalités.

*L'ancien Directeur, Liquidateur,*

A. MICHELOT.

---

COMPAGNIE

## DES MINES DE LA LOIRE.

Souscription de 5,685 actions. — MM. les actionnaires de la Compagnie des Mines de la Loire sont informés que, sur les 7,685 actions nouvelles dont la création a été autorisée par l'assemblée générale extraordinaire du 6 juin 1854, et qui porte le total des actions de la Compagnie à 80,000, il en est mis 5,685 à la disposition des actionnaires, au prix de 615 fr. par action, lequel prix ainsi qu'il a été fixé par l'assemblée générale, est de 25 fr. inférieur au cours moyen de la Bourse de Lyon du 5 juin, officiellement établi par le syndicat des agents de change.

La présentation de 12 actions anciennes donnera droit à une nouvelle.

Le prix de la souscription sera payé à raison de 200 fr., versés comptant, contre récépissé provisoire, et le reste dans le délai d'un mois à partir du 21 juin 1854.

La souscription est immédiatement ouverte, à Paris, dans les bureaux de la Cie, n° 44, rue de la Victoire, de 10 heures à 2 heures tous les jours non fériés. Elle sera fermée le 21 juin à 6 heures du soir.

Les souscriptions sont également reçues dans les bureaux de la Cie, à Lyon, rue Lafont, 2, et chez MM. Lombard-Odier et Cie, banquiers à Genève.

---

CHEMIN DE FER

## VICTOR-EMMANUEL.

MM. les actionnaires sont prévenus que le semestre d'intérêt à 4 1/2 0/0 l'an, garanti par le gouvernement sarde, est payé, depuis le 29 mai dernier, sur la présentation des titres, aux bureaux de la Compagnie, à Paris, 48 bis, rue Basse-du-Rempart, de dix heures à trois heures ; et à Chambéri, 3, rue de la Métropole.

Par ordre du Conseil :

*Le Secrétaire,*

LE PROVOST.

---

## TRAIN DE POISSY. *que jour à dater du 1er mai 1854.*

Un train sera ajouté au service ordinaire entre Paris et Poissy. Ce train aura lieu aux heures suivantes :

*Aller.* — Tous les jours de la semaine, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Paris, le soir 5 h. 25, — de Maisons, 5 h. 46, — de Conflans, 5 h 56, — arrivée à Poissy, 6 h. 5. — Les dimanches et fêtes seulement : de Paris, le soir, 2 h., — de Maisons, 2 h. 50, — de Conflans, 2 h. 40, — arrivée à Poissy, 2 h. 50. — *Retour.* — Tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés : Départ de Poissy, le matin, 8 h. 30, — de Conflans, — de Maisons, 8 h. 52, — arrivée à Paris, 9 h. 15. — Les dimanches et fêtes seulement : Départ de Poissy, le soir, 9 h. 10, — de Conflans, 9 h. 21, — de Maisons, 9 h. 31, — arrivé à Paris, 10 *heures.*

---

**Service maritime des Messageries impériales.**

## PAQUEBOTS — POSTE FRANCAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 10 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1er, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1er de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne. — Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1er et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE
- ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.
- ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.
- STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

---

On désire trouver à acheter d'occasion une bonne **LOCOMOTIVE** de force moyenne, pour travaux de terrassements.

Indiquer le prix et le détail par écrit à M. B, rue Neuve-des-Mathurins, 47, à Paris.

Digitized by Google

SOCIÉTÉ FERMIÈRE

## DE LA FONDERIE DE CARONTE ET DES MINES DE LA MÉDITERRANÉE.

Le directeur gérant a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que l'assemblée générale extraordinaire, convoquée pour le 29 mai dernier, et qui n'a pu avoir lieu, le nombre d'actions déposées n'ayant pas atteint le chiffre exigé par les statuts, se réunira le samedi 17 juin prochain, à 3 heures, salle Sainte-Cécile.

Les cartes d'entrée à cette assemblée continueront à être délivrées sur dépôt d'actions au siége de la Société, rue de la Victoire, 13, jusqu'au 15 juin.

## TÉLEGRAPHE ÉLECTRIQUE SOUS-MARIN DE LA MÉDITERRANÉE.

MM. les actionnaires de la Société du télégraphe électrique sous-marin de la Méditerranée pour la correspondance avec l'Algérie et les Indes, sous la raison sociale John W. Brett et C^e^, porteurs des certificats provisoires d'actions dont les numéros suivent, et qui sont en retard de payer les dividendes échus, sont prévenus que, conformément aux dispositions de l'art. 11 de l'acte de Société, reçu par M^e^ Yver, notaire à Paris, le 2 juillet 1853, le gérant de la Société fera procéder, dans un mois de ce jour, à la vente, aux risques et périls de l'actionnaire retardataire, par le ministère d'un agent de change, soit à la bourse de Paris, soit à celle de Londres ou de Turin, desdits certificats provisoires portant les numéros ci-après :

| | |
|---|---|
| N^os^ 24,161 | à 24,210 |
| 24,360 | à 24,399 |
| 3,276 | à 3,300 |
| 24,226 | à 24,325 |

MM. les actionnaires sont, en outre, prévenus que le cinquième et dernier versement est exigible depuis le 24 mai 1854. Ils sont invités à faire le versement le plus promptement possible, au siége de la Société, 83, rue Richelieu.

Paris, le 5 juin 1854.

Par autorisation du gérant :

James Power.

**LIBRAIRIE.** Fournitures de Bureaux, — Musique, — Livres anciens et modernes en tous genres, — Pièces de Théâtre et Romans illustrés, — Musée littéraire, — Guides pour les Voyageurs sur tous les Chemins de fer, — Cartes de France et des Chemins de fer, etc., etc.

H. ROLIN,

**Boulevart des Filles-du-Calvaire, n° 20, Paris.**

NOUVEAU GUIDE

## DE PARIS A BORDEAUX et dans ses environs. — *Orné d'une Carte et de onze jolies gravures.*

Prix : Relié, 2 fr. — Broché, 1 fr. 50.

Aller de Paris à Bordeaux, c'est faire un beau voyage. On salue sur sa route de grandes villes et de beaux paysages. Au château de Savigny, on trouve le souvenir de Diane de Poitiers, l'illustre dame de beauté, nommée la plus savante des belles et la plus belle des savantes; à Etampes, c'est le nom de la duchesse d'Etampes; à Orléans, les pages historiques de Jeanne d'Arc, cette fille inspirée qui laisse sa chaumière prend une épée, et ne meurt qu'après avoir donné une couronne à Charles VII. A Chenonceaux, à Amboise, à Blois, tous les noms des grands seigneurs et des nobles dames du XVI^e^ siècle vous apparaissent, depuis la fière Catherine de Médicis jusqu'à la malheureuse Louise de Lorraine ou de Vaudemont. A Tours, c'est Louis XI et le berceau de la royauté moderne que l'on rencontre. A Poitiers, voici l'image de Mme de Montespan et de cette femme qui réussit si bien à devenir comme elle le voulait, une femme forte, Mme de Maintenon. A Angoulême, dans ces belles campagnes de la Charente, on salue le château qui vit naître le roi de la Renaissance, le roi chevalier, François I^er^. Puis, entre Angoulême et Bordeaux, voilà le fief des Vivonne, le fief des Talleyrand de Périgord, ces fiers barons avec leur orgueilleuse devise : *Rien que Dieu.* Enfin, nous voici à Bordeaux, dans cette métropole du commerce, fille des colonies et patrie adoptive des nababs de l'Amérique française.

Tous ces noms, toutes ces villes ne donnent-ils pas en réalité un tableau complet et vivant de l'histoire de France à tous les âges? L'heureux *Guide de Paris à Bordeaux* a recueilli précieusement toutes ces richesses, et il n'est pas besoin de voyager pour le lire avec le plus grand intérêt.

En vente à la Librairie centrale de MM. Napoléon Chaix et C^e^, rue Bergère, 20, à Paris, et chez les principaux Libraires.

## Administration des Messageries Impériales de France.

# PAQUEBOTS-POSTE de la MÉDITERRANÉE

## DÉPARTS DE MARSEILLE

POUR

L'**Italie, Messine, Malte,** les 9, 19 et 20 de chaque mois.

**Smyrne,** la côte de **Syrie** et **Alexandrie,** tous les vingt jours.

POUR

**Constantinople** et tout le **Levant,** la **Grèce,** le **Danube** et la **Mer Noire,** l'**Adriatique,** les 1^er^, 11 et 21 de chaque mois.

**Alexandrie** par **Malte,** les 4 et 23 de chaque mois

Les Départs de **Marseille** pour la **SYRIE** auront lieu, pendant le premier semestre de l'année 1854,

AUX DATES SUIVANTES :

**Par voie de SMYRNE :** Les 1^er^ et 21 Janvier, 11 Février, 1^er^ et 21 Mars, 11 Avril, 1^er^ et 21 Mai et 11 Juin

**Par voie d'ALEXANDRIE :** Les 4 et 23 Février, 4 et 23 Avril, 4 et 23 Juin.

## POUR RENSEIGNEMENTS, PLACES ET MARCHANDISES DE TOUTE NATURE

S'adresser. . . . . { A PARIS, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28;
A LYON, place des Terreaux, 7;
A MARSEILLE, place Royale, 1.

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

La rente 3 0/0 avait monté pendant le courant du mois dernier de 64 05 à 72 40, et cette hausse avait été faite presque sans réaction. Les demandes continuelles de titres avaient empêché toute réaction sérieuse, et les spéculateurs à la baisse avaient éprouvé des pertes énormes. Aussi la liquidation n'a pas pu se terminer le premier jour, et il y avait encore les jours suivants une sorte de liquidation qui a provoqué une nouvelle hausse. La rente a monté sans opposition à 74 95, et, lorsque le coupon a été détaché, on a même encore coté 73 50, ce qui, avec les 1 50 de coupon, représentait le cours de 75. Les paiements de la liquidation ne se sont pas effectués sans difficultés dans la coulisse, beaucoup de courtiers n'ayant pas pu payer, et il en est résulté des exécutions qui ont contribué à élever encore les cours; mais le jour du détachement du coupon, le 3 0/0 avait à peine atteint le prix de 73 50, que le mouvement ascensionnel s'est tout à coup arrêté, et dès que les acheteurs, qui étaient entrés dans des valeurs à de très-bas cours, se sont aperçus que les mouvements étaient arrêtés, ils ont voulu tous réaliser à la fois. Il en est résulté, mercredi dernier, un tel encombrement de valeurs, que la moitié des offres n'ont pas pu trouver de preneurs, que la rente est tombée de 73 50 à 72 65. La réaction a continué avec une nouvelle rapidité à la bourse d'hier, et le 3 0/0 a fléchi rapidement à 70 65.

La baisse de la rente a entraîné toutes les autres valeurs. Le Crédit mobilier, qui s'était relevé avec tant d'énergie et qui avait atteint lundi le cours de 790, est retombé de 75 et ne faisait plus que 715.

Les actions de chemins de fer ont également rétrogradé avec une rapidité extraordinaire, bien que ces valeurs eussent éprouvé une hausse moins forte que celle de la rente.

Les grandes lignes ont fléchi de 40 à 50 fr. sur leurs plus hauts cours Des achats considérables avaient eu lieu depuis la semaine dernière sur les actions de l'Est, qui avaient monté tout à coup de 50 fr., mais cette amélioration est presque entièrement reperdue; cependant, cette ligne donnait encore un intérêt si élevé dans ses hauts prix, que les capitaux vont chercher à profiter de la baisse pour faire de nouveaux placements.

Tous les chemins ont, d'ailleurs, été affectés à peu près au même degré; ainsi, l'Orléans a rétrogradé de 40 fr.; le Nord, de 45; la Méditerranée, de 35; le Midi, de 50; Lyon, de 52 fr. 50; Saint-Germain, de 85 fr. Comme la spéculation avait acheté une grande quantité de presque toutes ces lignes, elles ont été entraînées en même temps par le désir immodéré des réalisations.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 1er jusqu'à celle du 8 juin.

Le 3 0/0 a monté au comptant de 72 à 74 90; il a fait 73 40, coupon détaché, et il est resté à 70 70. C'est encore une hausse de 20 c. sur le commencement de la semaine. On a varié à terme de 72 40 à 74 95, et l'on est resté à 70 65.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 96 75 à 99 25; il est resté à 96.

L'emprunt 3 0/0 a monté de 74 50 à 74 25; il est resté à 70.

La Banque de France a monté de 2,880 à 2,900.

Le Crédit mobilier a monté de 700 à 790; il est resté à 715.

Le Nord a monté de 840 à 885; il a fermé à 837 50.

L'Est a monté de 761 25 à 822 50; il est resté à 777 50. Les nouvelles de l'Est ont monté de 595 à 645; elles ont fermé à 615.

Lyon a monté de 928 75 à 965; il est resté à 912 50.

Orléans a monté de 1,140 à 1,190; il est resté à 1,130.

Rouen a monté de 935 à 985; il a fermé à 965.

Le Havre a monté de 472 50 à 485; il est resté à 470.

Bâle a varié de 390 à 391 25; il est resté à 390.

Lyon à la Méditerranée a monté de 792 50 à 820; il a fermé à 775.

Genève a monté de 487 50 à 505; il est resté à 485.

L'Ouest a monté de 650 à 675; il est resté à 655.

Cherbourg a monté de 497 50 à 520; il a fermé à 510.

Dijon a monté de 630 à 650; il est resté à 620.

Saint-Germain a monté de 727 50 à 750; il est resté à 665.

Le Midi a monté de 587 50 à 635; il est resté à 587 50.

Le Grand-Central a monté de 490 à 512 50; il est resté à 590.

La Teste a varié de 270 à 260; Sceaux, de 210 à 125.

*Samedi.* — Les affaires ont été fort animées. La hausse a continué avec une grande vivacité. Toutes les valeurs étaient très-recherchées. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 75 à 73, et à terme de 65 à 73 25; le 4 1/2 0/0, de 1 50 au comptant à 98 50, et il est resté comme la veille à terme à 98. L'emprunt 3 0/0 de 1854 a monté de 45 à 72 50; la Banque, de 20 à 2,900; le Crédit mobilier, de 20 à 740; les actions du Nord, de 10 à 840; l'Est, de 32 50 à 795; les nouvelles de l'Est, de 20 à 620; Lyon, de 10 à 937 50; la Méditerranée, de 15 à 800; Orléans, de 2 50 à 1,150; Rouen, de 5 à 945; Bâle, de 2 50 à 390; Saint-Germain, de 2 50 à 727 50; l'Ouest, de 5 à 655; le Midi, de 5 à 595; le Grand-Central, de 2 50 à 492 50. Le Havre s'est tenu à 475; Genève, à 490; Cherbourg, à 500; Dijon, à 630. La Teste a monté de 2 50 à 260.

*Lundi.* — La hausse a été facilitée de nouveau par la difficulté des paiements de la liquidation, ce qui a donné lieu à beaucoup d'exécution. Il a fallu racheter les rentes fin juillet, pour compte de ceux qui ne payaient pas leur différences de la liquidation dernière. Le 3 0/0 a monté au comptant de 1 90 à 74 90, et à terme, de 1 70 à 74 85; le 4 1/2 0/0, de 50 c. au comptant à 99, et de 1 25 à terme à 99 25; l'emprunt 3 0/0, de 1 75 au comptant à 74 25; et les certificats, de 1 75 à 74 75. La Banque s'est tenue à 2,900. Les actions du Nord ont monté de 22 50 à 872 50; l'Est de 22 50 à 617 50; les nouvelles de l'Est, de 22 50 à 642 50; Lyon, de 27 50 à 965; la Méditerranée, de 20 à 820; Genève, de 12 50 à 502 50; l'Ouest, de 17 50 à 672 50; Orléans, de 32 50 à 1,182 50; Rouen, de 10 à 955; le Havre, de 2 50 à 477 50; Dijon, de 20 à 650; Cherbourg, de 10 à 540; le Midi, de 25 à 620; le Grand-Central, de 17 50 à 510; Saint-Germain, de 17 50 à 745; la Teste, de 10 à 270. Bâle est resté sans changement à 390.

*Mardi.* — Les hauts cours ont amené des réalisations de bénéfice. On a fléchi au début de la bourse, mais les cours reprenaient faveur à la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 74 à 74 60, et à terme de 74 20 à 74 75; le 4 1/2 0/0, de 98 75 à 99 au comptant, et de 99 à 99 15 à terme; l'emprunt 3 0/0, de 73 50 à 74 au comptant, et de 75 50 à 74 à terme; les certificats, de 74 75 à 74 10. La Banque de France s'est tenue à 2,900. Le Crédit mobilier a monté au comptant de 2 50 à 780, mais il a fléchi à terme de 5 à 775. Les actions du Nord ont varié de 865 à 868 75; l'Est, de 805 à 810; les nouvelles de l'Est, de 635 à 640; Lyon, de 955 à 947 50; Orléans, de 1,170 à 1,177 50; Rouen, de 955 à 985; Bâle, de 390 à 391 25; la Méditerranée, de 25 à 815; Saint-Germain, de 735 à 740; le Midi, de 615 à 625; le Grand-Central, de 502 50 à 506 25. Genève a fait 500; Dijon, 650; le Havre, 480; l'Ouest, de 665 à 670; la Teste, 270.

*Mercredi.* — Il y avait encore beaucoup de fermeté au début de la bourse. Le 3 0/0, sur lequel on détachait 1 50 du coupon, a d'abord monté de 25 c.; mais une baisse rapide a eu lieu à partir de deux heures. Les acheteurs ont voulu tous réaliser à la fois et ils ont déterminé un encombrement momentané de valeurs. Le 3 0/0 a baissé au comptant de 60 c. à 72 50 coupon détaché, et à terme de 60 c. à 72 65; l'emprunt 1851, de 50 c. à 72; le 4 1/2 0/0, de 1 fr. à 98 au comptant, et de 40 c. à 98 75 à terme. La Banque s'est tenue à 2,900. Le Crédit mobilier a fléchi de 20 à 760; le Nord, de 13 75 à 853; l'Est, de 10 à 800; les nouvelles de l'Est, de 17 50 à 622 50; Lyon, de 12 50 à 935; la Méditerranée, de 5 à 810; Orléans, de 17 50 à 1,160; Rouen, de 10 à 975; Bâle, de 1 25 à 390; Dijon, de 7 50 à 642 50; le Midi, de 5 à 620; le Grand-Central, de 6 25 à 500; Saint-Germain, de 20 à 720. Genève a monté de 5 à 505; l'Ouest, de 5 à 675; Cherbourg, de 2 50 à 517 50; le Havre, de 5 à 485. La Teste a fléchi de 5 à 265.

*Jeudi.* — La baisse a continué avec une rapidité extraordinaire. On ne songeait de tous côtés qu'à réaliser des bénéfices. Le 3 0/0 a varié de 71 50 à 70 70; le 4 1/2 0/0, de 97 25 à 96. La Banque s'est tenue à 2,900. Le Crédit mobilier a fléchi de 740 à 715; le Nord, de 840 à 837 50; l'Est, de 777 50 à 775; les nouvelles de l'Est, de 612 50 à 615; Lyon, de 925 à 912 50; Orléans, de 1,145 à 1,130; Rouen, de 970 à 965; le Havre, de 480 à 470; Lyon à la Méditerranée, de 780 à 775; l'Ouest, de 657 50 à 655; Dijon, de 625 à 620; le Midi, de 590 à 587 50; le Grand-Central, de 492 50 à 490; Saint Germain, de 710 à 665.

*Vendredi.* — Le marché a été plus calme que celui d'hier. Les cours sont restés longtemps indécis, mais les offres étaient devenues plus rares, et les derniers cours étaient demandés sur toutes les valeurs. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 70 60 à 71 75, et à terme, de 70 60 à 71 90; le 4 1/2 0/0, de 96 à 96 25 au comptant. La Banque a fait 2,920. Le Crédit mobilier a varié de 745 à 740; le Nord, de 832 50 à 852 50; l'Est, de 775 à 800; les nouvelles de l'Est, de 615 à 642 50; Lyon, de 917 50 à 930; Orléans, de 1,132 50 à 1,145; la Méditerranée, de 775 à 790; Rouen, de 950 à 960. Saint-Germain a repris à 700; le Havre, à 475; l'Ouest, à 645; Cherbourg, à 521 25; le Grand-Central, à 502 50; le Midi, à 600.

J. MIRÈS

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Bourse de Paris. Cours du 3 au 9 juin 1854.

| Longueur expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions | Valeur d'émiss. | Somme payée | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853. | Époques de jouissance | Noms des lignes | Samedi 3 Compt. | Samedi 3 Terme. | Lundi 5 Compt. | Lundi 5 Terme. | Mardi 6 Compt. | Mardi 6 Terme. | Mercredi 7 Compt. | Mercredi 7 Terme. | Jeudi 8 Compt. | Jeudi 8 Terme. | Vendredi 9 Compt. | Vendredi 9 Terme. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 710 | 943 | 38 | 400.000 | 400 | tout | 46 fr | janv. juillet | Nord | 860 | 855 | 872 50 | 880 | 868 75 | 872 50 | 855 | 859 | 857 50 | 860 | 852 50 | 850 |
| tout | 138 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 60 fr. | août février | Paris à Rouen | 948 | 945 | 965 | 961 | 965 | 970 | 973 | 970 | 965 | 960 | 960 | 965 |
| 91 | 95 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 30 fr. | avril octobre. | Rouen au Havre | 475 | » | 477 50 | 480 | 480 | » | 480 | » | 470 | » | 475 | » |
| » | 54 | 95 | 36 000 | 500 | 400 | 11 fr. | avril. | Dieppe et Fécamp | 291 | » | » | » | 290 | » | 292 50 | » | 295 | » | 295 | » |
| » | 317 | 99 | 40.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | janv. juillet | Caen et Cherbourg | 300 | 305 | » | » | 315 | » | 315 | » | 310 | » | 321 25 | 325 |
| tout. | 25 | 99 | 34.000 | 250 | tout | 32 fr. 50 | octobre avril | Saint-Germain | 727 50 | 730 | 745 | 750 | 740 | 742 50 | 720 | 720 | 695 | 695 | 700 | 700 |
| tout | 17 | 99 | 30 000 | 500 | tout | 15 fr. | janv. juillet | Versailles (r. g.) | 305 | » | 310 | » | 315 | » | 310 | » | » | » | 310 | » |
| 174 | 530 | 99 | 70 000 | 500 | 250 | 21 fr. | chaq. année | Ouest | 655 | 660 | 672 50 | 675 | 670 | 680 | 675 | 685 | 655 | 657 50 | 650 | 650 |
| » | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | Paris à Sceaux | 205 | » | » | » | » | » | 200 | » | » | » | » | » |
| 1115 | 1470 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 63 fr. 50. | octobre. | Orléans | 1150 | 1155 | 1182 50 | 1185 | 1177 50 | 1172 50 | 1160 | 1155 | 1140 | 1130 | 1145 | 1100 |
| 627 | 724 | 99 | 250 000 | 500 | tout | 33 fr. 30. | mai novemb. | Paris à Strasbourg | 746 | 725 | 817 50 | 820 50 | 810 | 812 50 | 800 | 797 50 | 777 50 | 772 50 | 800 | 794 |
| » | » | » | 250.000 | 500 | 100 | 4 0/0 | » | Id. nouvelles. | 620 | 622 50 | 642 50 | 645 | 640 | 645 | 632 50 | 630 | 615 | 610 | 615 | 624 |
| 141 | 200 | 99 | 64 000 | 350 | tout | 14 fr | avril. | Strasbourg à Bâle | 301 | » | [illegible] | » | 301 25 | » | 300 | » | 300 | » | 301 | » |
| 383 | 512 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 37 f. 50 | janv. juillet | Paris à Lyon | 937 50 | 940 | 945 | 955 | 947 50 | 950 | 935 | 927 50 | 912 50 | 917 50 | 930 | 935 |
| » | » | 99 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1) | | Provins aux Ormes. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 187 | 99 | 33.200 | 500 | 350 | 5 0/0 (1) | janv. juillet | Dijon à Besançon | 635 | » | 640 | » | 635 | » | 642 50 | » | 640 | » | » | » |
| » | 227 | 99 | 80 000 | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | » | Lyon à Genève | 490 | 491 | 502 50 | 501 | 500 | 510 | 505 | 495 | 485 | » | » | 490 |
| 291 | 612 | 99 | 90 000 | 500 | 300 | 16 fr | avril octobre. | Lyon à la Méditerranée | 800 | 801 | 810 | 830 | 815 | 830 | 840 | 800 | 775 | 775 | 790 | 805 |
| » | 950 | 99 | 134 000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1) | » | Chemins du Midi | 585 | 610 | 620 | 625 | 615 | 630 | 620 | 619 | 597 50 | 585 | 610 | 597 50 |
| » | 53 | 99 | 10 000 | 500 | tout | néant. | » | Bordeaux à la Teste | 261 | » | 270 | » | 270 | » | 265 | » | » | » | » | » |
| 150 | 945 | 99 | 100.000 | 500 | 250 | 4 0/0. | avril octobre | Grand Central | 493 50 | 495 | 510 | 510 | 500 25 | 505 | 501 | 500 | 490 | 492 50 | 502 | 507 50 |
| » | » | » | » | 500 | 200 | | | St Rambert à Gren. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 40 | 80 | 12.500 | 1 000 | tout | 25 fr. 70 par an | février août | Naples à Castellam. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 50 | 90 | 9 400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an | mars. | Anvers à Gand. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

(1) Pendant la durée des travaux

| | Samedi 3 Compt. | Samedi 3 Terme. | Lundi 5 Compt. | Lundi 5 Terme. | Mardi 6 Compt. | Mardi 6 Terme. | Mercredi 7 Compt. | Mercredi 7 Terme. | Jeudi 8 Compt. | Jeudi 8 Terme. | Vendredi 9 Compt. | Vendredi 9 Terme. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rentes 3 0/0 | 73 | 73 25 | 74 90 | 74 95 | 74 60 | 74 75 | 72 50 | 72 60 | 70 70 | 70 70 | 71 75 | 72 60 |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 98 50 | 98 | 99 | 99 25 | 99 | 99 15 | 98 | 98 75 | 96 | 95 | 96 25 | 97 25 |
| Banque de France | 2900 | » | 2900 | » | 2910 | » | 2900 | » | 2900 | » | 2925 | » |
| Crédit mobilier | 740 | 741 | 777 50 | 780 | 750 | 775 | 710 | 700 | 715 | 715 | 740 | 745 |
| Comptoir national | » | » | » | » | » | » | 590 | » | 580 | » | 580 | » |
| Banque foncière | 540 | » | 545 | 535 | 545 | » | 540 | » | 530 | » | 520 | » |
| D° Obligations Cert. | 957 50 | » | 950 | » | 951 | » | 950 | » | 950 | » | 957 50 | » |
| D° Obligations de 500 fr. | 450 | » | 455 | » | 460 | » | 455 | » | 450 | » | 450 | » |
| D° 10 d'Obligations | » | » | 115 | » | 115 | » | » | » | » | » | » | » |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. — Cours du 3 au 9 juin 1854.

| Date des emprunt | Nombre d'obligat. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émis. | Somme pay. à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts six mois. | Époques des tirages. | Dates des paiements. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1854. | 150 000 | 75 ans | 335 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| D°. | 80 000 | 50 — | 1 050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1852 | 60 000 | 99 — | 583 | 375 | 625 | 5 0/0 | » | D° |
| 1851. | 181 333 | 99 — | » | tout. | 500 | 3 0/0 | » | janvier juillet. |
| D°. | 3.300 | 99 — | 1105 | tout. | 1 250 | 5 0/0 | assemb. gén. | D° |
| D° | 50 000 | 96 — | 500 | tout. | 650 | 5 0/0 | D° | décembre juin. |
| 1848. | 10 833 | 41 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | janvier juillet. |
| D°. | 6 281 | 43 — | 1.250 | tout. | 1 250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1852. | 15.000 | 50 — | 1.000 | tout | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1853. | 17.500 | » » | 1.050 | 750 | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1841. | 7 249 | 30 — | 1 105 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1850. | 8.935 | 75 — | 1.175 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1842. | 6 868 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | D° |
| 1845. | 3 331 | 80 — | » | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | D° |
| 1852. | 150.000 | 50 — | 310 | tout. | 500 | 3 0/0 | » | D° |
| 1854. | 150 000 | » » | 275 | 75 | 500 | 3 0/0 | » | D° |
| 1845. | 3 867 | 73 — | 1 000 | tout | 1 250 | 4 0/0 | D° | D° |
| 1847. | 4 954 | 68 — | 1 100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | juin décembre |
| 1848. | 15 000 | 78 — | 1 000 | tout. | 1 250 | 5 0/0 | D° | mars septembre. |
| 1845. | 5.000 | 87 — | [illegible] | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | janvier juillet. |
| 1843. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | » | 625 | 5 0/0 | D° | janvier juillet. |
| 1841 | 1.600 | » » | 500 | tout. | 625 | 25 » | D° | avril octobre. |

| Noms des compagnies | 3 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord-Boulogne | 315 | 317 50 | 315 | 315 | 312 50 | 312 50 |
| Paris à Lyon | 1025 | » | » | 1025 | » | 1025 |
| Lyon à la Méditerranée 5 0/0 | 507 50 | 507 50 | 510 | 510 | 510 | 510 |
| D° Nouvelles 3 0/0 | 310 | 311 25 | 315 | 315 | 315 | 312 50 |
| Montereau à Troyes | » | 1000 | 1000 | » | » | » |
| Paris à Strasbourg | 502 50 | 505 | 505 | 505 | 500 | 500 |
| Saint-Germain (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| Versailles r. d. | » | » | » | » | » | » |
| Ouest | 995 | » | » | » | » | » |
| D° (nouvelles) | 995 | » | 1005 | 1005 | 1005 | 1000 |
| Saint-Étienne à Lyon | » | » | » | » | » | » |
| D° (2e émission) | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Orléans | » | » | » | » | » | » |
| D° (Nouvelles 1848) | » | 1000 | » | 1030 | » | 1030 |
| D° (Nouvelles 1852) | 315 | 315 | 317 50 | 316 25 | 315 | 315 |
| D° (Nouvelles 1854) | 320 | 320 | » | 320 | 318 75 | 320 |
| Paris à Rouen | » | » | » | » | » | » |
| D° (nouvelles) | 975 | » | 975 | 975 | 975 | 975 |
| Rouen au Havre | » | » | 930 | » | » | » |
| D° (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| Strasbourg à Bâle | » | » | » | » | » | » |
| D° (nouvelles) | » | » | » | 505 | » | 505 |
| Dijon à Besançon | » | » | » | » | » | » |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 2 au 8 juin 1854 (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes | 2 | 3 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 815 à 830 | 837 50 à 841 75 | 862 50 à 868 75 | 872 50 à 864 75 | 850 à 865 | » à 866 25 |
| Paris à Strasbourg | 762 50 à 775 | 765 à 765 | 800 à 802 50 | 820 à 82[illegible] | 810 à 815 | » à 787 50 |
| Orléans | 1125 à 1175 | 1145 à 1175 | 1125 à 1175 | 1175 à 1200 | 1150 à 1200 | » à 1200 |
| Paris à Rouen | 950 à 975 | 950 à 975 | 925 à 975 | 925 à 975 | 925 à 975 | » à 975 |
| Rouen au Havre | 425 à 450 | 425 à 475 | 425 à 450 | 425 à 450 | 425 à 450 | » à 475 |
| Lyon | 925 à 932 50 | 925 à 937 50 | 920 à 932 50 | 915 à 930 | 913 75 à 930 | » à 915 |
| Ouest | » | » | » | » | » | » |

## Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. (papier) offert. A. (argent) demandé.

| Dénomination | Pair | D. cours | Dénomination | Pair | D. cours | Dénomination | Pair | D. cours | Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| [illegible], D'Homme et Cie | 500 | 400 | Echarcon ... Papeterie. | 1000 | 1000 | Gaz de Wazemmes | 500 | 161 | Sécurité ... Maritime. | 5000 | 20 0/0 b. |
| — | » | » | Essonne ... Papeterie. | 1000 | » | — d'Amiens Cie française | 500 | 400 | Sauvegarde ... Maritime. | 5000 | 6 0/0 b. |
| Oblig. de la ville de Paris (1849) | 1000 | 1070 | Bastennes ... Asphalte. | 1000 | 100 | — de Boulogne (Paris) | 1000 | » | [illegible] ... Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| D° D° (1852) | 1000 | 1151 | Monceaux-sur-Sambre. Forges. | 1250 | 1500 | — de Versailles | 500 | 500 | Nationale ... Incendie. | 5000 | 115 0/0 b. |
| Compagnie générale des Eaux | 250 | 215 | Aveyron (Decazeville). Forges. | 500 | 500 | — de Cherbourg | 500 | 70 | Générale ... Incendie. | 5000 | 75.500 |
| Sambre à l'Oise ... Canal. | 1000 | 715 | Maubeuge (Nord) ... Forges. | 500 | 500 | Messageries impériales | 1000 | 5000 | Union ... Incendie. | 5000 | 37 0/0 b. |
| Sambre française canalisée | 500 | 1500 | Alais ... Forges. | 1000 | 1270 | Messag. imp. Serv. maritime. | 5000 | 950 | France ... Incendie. | 5000 | 35 0/0 b. |
| [illegible] ... Cuivre. | 100 | 92 50 | Châtillon et Commentry. Forges. | 1050 | 1100 | — Gaillard | 1000 | 1000 | Phénix ... Incendie. | 1000 | 2000 |
| Vieille-Montagne ... Zinc | 900 | 540 | Providence ... Forges. | 1000 | 1000 | Gondoles parisiennes | 100 | 100 | Providence ... Incendie. | 2500 | 26 0/0 b. |
| Nouvelle-Montagne ... Zinc. | 1000 | 1200 | Herserange ... Forges. | [illegible] | 25 | Omnibus Entreprise générale | 1000 | 1000 | Urbaine ... Incendie. | 5000 | 72 0/0 b. |
| Silésie ... Zinc. | 375 | 390 | Le Phénix | 500 | 800 | Omnibus [illegible] | 250 | » | Confiance ... Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| Stolberg ... Zinc. | 500 | 1022 | De la [illegible] de l'Ardèche | 1000 | 500 | Favorites ... Omnibus. | 500 | 1870 | Eventualités d'Avignon | 31 50 | » |
| Eschweiller | 750 | 855 | Société Cail et Cie ... Usine. | 500 | 600 | Hirondelles ... Omnibus. | 1000 | » | — de Cette | 12 | » |
| Mouzaïa (Algérie) ... Cuivre | 500 | 15 | Christofle ... Usine. | 500 | 915 | Orléanaises ... Omnibus | 1000 | 735 | — de Pampoux | 25 | |
| [illegible] | 250 | 235 | Tuyaux de Chameroy ... Usine | 500 | » | Tricycles ... Omnibus | 500 | 500 | Glaces d'Oignies ... Belgique. | 1000 | 1375 |
| Blanzy ... Charbon | 500 | 510 | Télégraphe sous-marin | 25 | 22 | Champagne [illegible] Pet. voit. | 250 | 640 | — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 495 |
| Carmaux ... Charbon. | [illegible] | 510 | Gaz anglais (Paris) | 2500 | 5100 | D° ... Pet. voit. | 500 | 500 | — de Montluçon | 500 | » |
| Charbonnages belges | 500 | 750 | — Français (Paris) | 550 | 1000 | Lutéciennes ... Pet. voit. | 500 | 650 | Docks | 250 | 211 25 |
| Pont-de-Loup sud ... Charbon. | 1000 | 201 | — [illegible] (Paris) | 1000 | 1250 | [illegible] ... Pet. voit. | 100 | 500 | Journaux réunis | 500 | 510 |
| Mines de la Loire ... Charbon. | 1/7245 | 635 | — Lacarrière | 500 | 1050 | Batignollaises | 1000 | 600 | Moberly (Amiens) | 500 | 735 |
| Centre du Flénu ... Charbon. | 1000 | 100 | — de Belleville | 500 | 1100 | Générale ... Ass. maritime | 15000 | 32 0/0 b. | Coton (Prévost) | 500 | 515 |
| [illegible]-Loire ... Charbon. | 500 | 201 | — du Nord (Batignolles) | 500 | 500 | Lloyd français ... Maritime. | 5000 | 9 0/0 b. | [illegible] | 500 | 245 |
| Montchanin ... Charbon. | 500 | » | — de l'Ouest (Passy) | 500 | 600 | Union des Ports ... Maritime. | 5000 | 5 0/0 b. | Palais de Cristal | 100 | 110 |
| Azincourt ... Charbon. | 1/1 500 | 300 | — de l'Est (Vincennes) | 500 | » | [illegible] ... Ass. maritime. | 5000 | 17 0/0 b. | Richer | 500 | 325 |

Paris. — Imprimerie centrale des chemins de fer de Napoléon Chaix et Cie, rue Bergère, 20

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

Digitized by Google

N. 719. 13e ANNÉE. — N° 24. SAMEDI, 17 JUIN 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

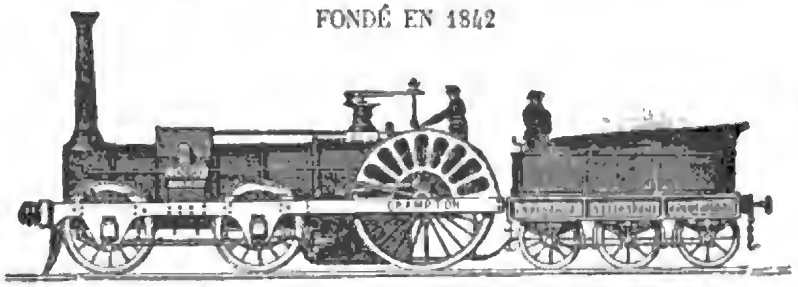
PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
**85, *Rue Richelieu***

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements.... | 13 » | 24 » |
| Etranger..... | 16 » | 30 » |

FONDÉ EN 1842



PARAISSANT LE SAMEDI

On s'abonne à LONDRES, chez M. Dulzet, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.

L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### SOMMAIRE.

Bulletin de la semaine, 441. — Les chemins de fer du Midi, 441. — Chemin de fer d'Orléans. Etablissement d'une gare de transit aux Aubrais, 442. — Chemin de fer d'Orléans. Ouverture de Varennes à Saint-Germain-des-Fossés, 443. — Compagnie du chemin de Dijon à Besançon et à Belfort. Liquidation, 444. — Conversion des obligations de chemins de fer, 444. — Chemin de fer de l'Ouest, 444. — Société générale du Crédit mobilier, 444. — Chemins de fer de la Méditerranée. Etablissement d'un dock à Marseille, 444. — Services maritimes des Messageries impériales. Assemblée générale du 18 juin 1854, 445.—Avis aux actionnaires, 446.—Chemin de fer égyptien, 447. — Crédit foncier de France, 447. — Crédit foncier de France, 447. — Compagnie des Mines de la Loire. Rapport du Conseil d'administration, 448. — Chemins de fer du Midi. Rapport, 451. — Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France, 455. — Société des ingénieurs civils, 457. — Forges, 458. — Ordonnances rendues pendant le mois de mai, 459. — Correspondance, 459. — Recettes, 460. — Annonces, 461, 462. — Chronique de la Bourse, 463. — Bourse, 464.

### BULLETIN DE LA SEMAINE.

Le mouvement de reprise qui s'était manifesté à la bourse de vendredi dernier s'est soutenu les trois jours suivants; la rente a même atteint mercredi le cours de 72 fr. 25, sous la double influence des bonnes nouvelles d'Allemagne et de l'accroissement considérable des dépôts à la caisse d'épargne de Paris.

Ce progrès des dépôts est l'un des signes les plus heureux de la tendance des affaires commerciales et industrielles à reprendre leur activité habituelle. Depuis plusieurs mois déjà, depuis le commencement de la gêne déterminée par les craintes de guerre, la caisse d'épargne de Paris remboursait plus qu'elle ne recevait, ce qui indiquait de sérieux besoins d'argent de la part des ouvriers, des artisans et des employés, clients habituels de la caisse.

Le rétablissement de l'équilibre entre les versements et les remboursements, observé la semaine dernière, était déjà un bon symptôme. Cette semaine, c'est mieux que l'équilibre que l'on a eu à constater, ce sont les versements de 5,460 déposants, dont 719 nouveaux, montant à 595,784 fr.
contre 1,140 demandes de remboursement, s'élevant à 249,862 fr.
Soit un excédant de dépôt de 345,922 fr.

La satisfaction causée par un changement aussi avantageux de la situation des classes ouvrières, disposait donc les esprits à la hausse et donnait à tous les cours une grande fermeté, lorsque le temps s'est mis à la pluie d'une manière si tristement persévérante, qu'une prompte réaction s'est produite et a ramené la plupart des valeurs au niveau de la bourse de jeudi dernier.

Voici la comparaison des deux dernières semaines, avec une bourse correspondante de 1853 :

| Valeurs. | 8 juin 1854. | 15 juin 1854. | 15 juin 1853. |
|---|---|---|---|
| 3 0/0, | 70 70 | 70 60 | 77 20 |
| Mobilier, | 715 | 720 | 810 |
| Nord, | 830 | 388 75 | 880 |
| Rouen, | 950 | 975 | 1,030 |
| Havre, | 440 | 472 50 | 470 |
| Cherbourg, | 525 | 510 | 610 |
| Saint-Germain, | 665 | 677 50 | 830 |
| Ouest, | 650 | 630 | 725 |
| Orléans, | 1,130 | 1,140 | 1,040 |
| Est ancien, | 770 | 770 | 882 50 |
| Est nouveau, | 610 | 607 50 | |
| Lyon, | 935 | 920 | 892 50 |
| Méditerranée, | 805 | 785 | 742 50 |
| Midi, | 597 50 | 587 50 | 607 50 |
| Grand-Centr., | 507 50 | 493 75 | |

Il y a baisse, depuis huit jours, sur six valeurs; nous n'hésitons pas à dire que, si cette baisse a pour cause unique, comme nous le croyons, les craintes que le mauvais temps a fait concevoir pour la récolte, ces craintes ne sont nullement fondées quant à présent. Les correspondances des journaux agricoles sont unanimes sur ce point; partout, l'apparence des récoltes est superbe, nulle part on ne signale de blés versés. Tout le mal se borne donc à un retard, fâcheux sans doute, mais qui ne donne jusqu'à présent aucune inquiétude sérieuse aux cultivateurs; seulement la spéculation n'a pas été fâchée de profiter de la circonstance pour faire, en même temps, un peu de baisse sur la rente et un peu de hausse sur les grains.

Les chemins de fer fournissent, cette semaine, peu de nouvelles à notre bulletin.

La Compagnie de l'Ouest a prévenu ses actionnaires qu'ils auraient un versement de 50 fr. à faire du 5 au 15 août prochain; — ils ont le temps de se préparer.

La Compagnie d'Orléans ouvrira lundi, 19 courant, le prolongement de son chemin du Centre jusqu'à Saint-Germain-des-Fossés, à 12 kilomètres de Vichy. Ce sera d'un grand soulagement pour les malades pendant la saison des bains.

Les pluies tombées depuis quinze jours dans les bassins de la Saône et du Rhône ont déterminé des tassements de remblais, et quelques glissées de talus dans les tranchées des chemins de Chalon à Lyon, et de Valence à Avignon. L'ouverture de ces deux sections se trouve par suite retardée de quelques jours, mais on doit se féliciter que ces légers accidents se soient produits avant la mise en activité des deux chemins. La circulation n'en sera que plus sûre et l'exploitation plus facile, en raison des réparations faites et des précautions prises.

AD. BLAISE (des Vosges).

### Les chemins de fer du Midi.

Les chemins de fer du Midi, en mettant en communication Cette et Bordeaux, relient la Méditerranée à l'Océan et, par conséquent, l'Occident à l'Orient par la ligne la plus courte. C'est là un fait immense par ses conséquences commerciales: c'est une révolution.

Mettre en communication l'Orient et l'Occi-

Digitized by Google

dent par la voie la plus courte, et par conséquent la plus prompte possible, a été dans l'antiquité, dans le moyen âge, et est encore de nos jours le grand problème commercial. Jusqu'en 1497, époque où Vasco de Gama doubla le cap de Bonne-Espérance, la voie la plus courte fut la Méditerranée. C'est là ce qui explique la puissance et la prospérité de Venise. Elle commandait la grande route de l'Orient. Elle porta d'abord des hommes en Orient : c'étaient les croisés ; puis elle rapporta des marchandises en Occident et le courant s'établit. Mais, à la découverte du cap de Bonne-Espérance, le courant se divisa. Alexandrie et Venise commencèrent à perdre de leur importance. Les capitaines portugais arrivaient bien plus vite dans les Indes. Ils vendaient les denrées de l'Orient à meilleur compte et ils supplantèrent le commerce de Venise. La grande navigation a vaincu le cabotage méditerranéen et les caravanes. Les Vénitiens songèrent bien à percer l'isthme de Suez, mais les Hollandais et plus tard les Anglais n'en auraient pas pris davantage pour cela la route de la Méditerranée. Il aurait fallu pour ramener le commerce européen dans la Méditerranée, trouver une voie plus courte pour faire communiquer l'Océan au bassin de la Méditerranée. A cette époque, ce moyen n'était pas même pressenti: c'était les chemins de fer.

De même que la grande navigation a vaincu le cabotage méditerranéen et les caravanes qui réunissaient l'Egypte et l'Inde, de même les chemins de fer, ces caravanes accélérées et perfectionnées sont sur le point de vaincre la grande navigation. Le courant commercial va abandonner le cap de Bonne-Espérance et se porter de nouveau dans la Méditerranée. Avions-nous tort de dire que le chemin de fer qui relie par la ligne la plus courte l'Océan à la Méditerranée, le chemin de fer de Bordeaux à Cette enfin, est une révolution ?

Qu'il nous soit permis à ce propos de rappeler qu'en 1832, M. Michel Chevalier, au nom de tous ses collaborateurs, et l'un d'eux était M. Emile Pereire, exposait sous le nom de *Système de la Méditerranée*, le plan et les moyens d'exécution de la révolution commerciale dont nous venons de parler. Voici quelques fragments curieux de cette exposition : « La politique pacifique de l'avenir aura pour objet, dans son application la plus immédiate, de constituer à l'état d'association autour de la Méditerranée les deux massifs de peuple qui depuis trois mille ans s'entrechoquent comme représentants de l'Orient et de l'Occident.... L'introduction sur une grande échelle des chemins de fer sur le continent et des bateaux à vapeur sur la mer sera une révolution.....

» Les chemins de fer figureront au premier rang parmi les moyens de transport qui relieront les divers points du *système méditerranéen*. On peut considérer la Méditerranée comme une série de grands golfes qui sont chacun l'entrée d'un large pays sur la mer. Dans chacun de ces golfes, il y aura à choisir un port principal, et presque partout il sera possible d'en trouver un sur l'axe de la plus importante des vallées aboutissant au golfe. Le port ainsi déterminé sera pris pour pivot d'un ensemble d'opérations dont la plus capitale serait *un chemin de fer* qui, remontant la vallée médiale, irait par dessus ou à travers le versant des eaux, chercher une autre vallée de premier ordre ; car les grands bassins des fleuves constituent généralement les divisions industrielles les plus naturelles. Et ces système partiels, tous rattachés entre eux, constitueraient le système général. »

En 1832, on traitait de folie cette grande et belle conception du système méditerranéen ; 1854 verra s'inaugurer l'ère de sa réalisation par l'ouverture des premières sections des chemins du Midi. Et c'est l'un des initiateurs du système, l'un de ceux qui l'ont conçu, M. Emile Péreire, qui aura l'honneur bien légitime de l'avoir réalisé. Il y a là un rapprochement de nature à frapper les esprits sérieux.

Nous vivons dans un temps où désormais les idées véritablement justes et grandes seront souvent réalisées par ceux qui les auront conçues, et où le génie ne verra plus se fermer devant lui que bien rarement la carrière de la pratique et de l'expérimentation.

F. Solar.

*P. S.* En attendant que la ligne des deux mers soit ouverte, la Compagnie active par tous les moyens en son pouvoir l'achèvement du chemin de Bordeaux à Bayonne. Les forges ne livrant pas les rails qui leur sont commandés, une adjudication sera faite le 19 courant pour les quantités suivantes :

1,500 tonnes de rails Barlow, livrables à Bayonne, du 5 au 15 juillet prochain ;

1,000 tonnes de rails Barlow, livrables à Bordeaux, du 5 au 15 juillet prochain ;

1,200 tonnes de rails Brunel, livrables à Bordeaux, du 5 au 15 juillet prochain.

D'un autre côté, voici comment le *Messager de Bayonne* parle de la marche imprimée aux travaux.

F. S.

La section de Dax à Saint-Esprit occupe environ deux mille ouvriers. Sur plusieurs points les chantiers sont en fonction jour et nuit. Des moyens d'activité plus puissants vont encore être employés, grâce à l'arrivée successive d'environ huit cents ouvriers mécaniciens, charpentiers et forgerons venus de Paris. Outre les trucks amenés par le vapeur *Comte d'Erlon*, une machine à percer les rails est arrivée par la voie de terre, d'autres sont incessamment attendues.

On n'est pas habitué dans nos contrées à l'activité que la science sait aujourd'hui imprimer aux travaux ; il faut plus de temps pour bâtir ici une simple maison que pour construire tout un quartier à Paris.

Le pont du Bidouzau emploie 1,000 mètres cubes de pierre : c'est une masse de maçonnerie un peu importante ; pour l'exécuter, vingt jours sont accordés à l'entrepreneur. Ce qui a été fait depuis les huit jours qu'il est à l'œuvre prouve qu'il aura terminé dans le délai fixé.

Hier a été commencé le tunnel qui passe sous la rampe de la citadelle ; il sera terminé avant un mois.

Tous les rails nécessaires à la voie entre Saint-Esprit et Morcenx seront concentrés ici.

Un marché passé par la Compagnie avec les frères Pane assure l'arrivée à Bayonne, chaque semaine, de 600 tonnes de bois venant du haut Adour. Vers la fin du mois une locomotive sera amenée à Saint-Esprit.

On a commencé la pose des traverses et des longrines à Dax. Bientôt les rails seront placés. La semaine prochaine, cette opération commencera au Boucau.

Rignon.

## Chemin de fer d'Orléans.

### *Etablissement d'une gare de transit aux Aubrais, près Orléans.*

La tête de ligne des chemins de Nantes, de Bordeaux, de Limoges et Périgueux, de Roanne et de Clermont, aboutit à Orléans à un impasse.

Les trains de voyageurs, de marchandises et de bestiaux expédiés des stations au delà d'Orléans sur Paris, et réciproquement, sont obligés d'entrer dans la gare d'Orléans, où ils sont décomposés, wagon par wagon, et tournés sur les plates-formes avant de suivre leur route. Ces opérations nécessitent pour chaque train de voyageurs une dépense de temps de trente minutes environ, et pour chaque train de marchandises au moins une heure. Ce séjour en gare n'entraîne pas seulement une perte de temps, il encombre les voies et peut être la cause d'accidents graves, que la surveillance la plus active et les ordres de service les mieux combinés ne parviennent pas toujours à prévenir.

Rien n'est plus facile, néanmoins, que de parer à tous ces inconvénients ; il suffit, pour cela, de faire un usage régulier des courbes de raccordement établies à 2 kilomètres d'Orléans, aux Aubrais, par ordre de l'autorité supérieure, de manière à former une ligne directe et continue, sans rebroussement, de Paris sur le Centre et de Paris sur Bordeaux, sans entrer dans la gare d'Orléans, ainsi que cela se fait à Longau et à Fives, sur le chemin du Nord, pour éviter les rebroussements d'Amiens et de Lille.

Dix-huit mois d'expérience d'un service organisé aux Aubrais à titre provisoire, c'est-à-dire sans abris, en plein air, sans quais, sans remises de voitures, ont démontré combien il était désirable pour le public de rendre le provisoire définitif, en construisant au point de bifurcation une véritable gare de transit, avec ses accessoires et dépendances. Une demande en autorisation a été adressée à cet effet par la Compagnie, une enquête a été ouverte ; elle a reçu, en même temps, l'adhésion fortement motivée de toutes les villes desservies par le chemin de fer au delà d'Orléans, et l'opposition la plus énergique et la plus absolue de cette dernière ville.

Cette opposition unique, exclusivement locale, doit-elle contrebalancer à elle seule

Digitized by Google

l'adhésion donnée par tous les autres intérêts engagés dans le débat? Cette opposition repose-t-elle d'ailleurs sur des bases sérieuses, sur un dommage réel pouvant résulter de l'exécution du projet?

Examen fait des plans, des combinaisons de service et des déclarations de la Compagnie, il résulte que la ville d'Orléans n'a aucun intérêt municipal, et ses habitants aucun intérêt personnel à s'opposer à ce que le service provisoire des Aubrais soit rendu définitif, complété et amélioré au moyen d'installations convenables.

De quoi s'agit-il, en effet? D'arrêter aux Aubrais les trains de marchandises et de bestiaux et les trains de voyageurs, les *express* seulement, allant ou venant dès au delà; de détacher en ce point, en même temps que l'on change de machine, les wagons destinés à Orléans, sans transbordement et sans faire descendre les voyageurs; de les remplacer par les wagons contenant les voyageurs et les marchandises venant d'Orléans, et de continuer la route avec une économie normale de 25 à 30 minutes pour les voyageurs à grande vitesse, et d'une heure au moins pour les marchandises.

Cette économie est positive, et on ne peut méconnaître qu'elle soit importante pour les voyageurs des trains *express*, qui se décident à payer la première classe pour aller vite.

Pour les autres trains de voyageurs, pour les trains omnibus qui s'arrêtent aux stations et ont des voitures de toute classe, ils continueront à entrer à Orléans pour s'y compléter, et ils y séjourneront tout le temps nécessaire à l'accomplissement des manœuvres.

Que perdra donc à tout cela la ville d'Orléans, et que gagnerait-elle à ce que tous les trains entrassent en gare? Absolument rien. Elle ne perçoit aucun droit de barrière ou de pied fourchu sur les voyageurs qui passent, non plus que sur les marchandises et sur les bestiaux, et, la gare étant close, elle n'a pas même le plaisir de les voir passer.

Rien, donc, à perdre de ce côté.

Serait-ce que l'on craint de voir le service spécial d'Orléans réduit, et ses communications avec tous les trains interrompues?—On l'a dit dans l'enquête, mais cela n'est pas sérieux.

Orléans est une ville trop importante, qui a des relations trop fréquentes, trop suivies avec la ligne de Bordeaux et de Nantes, avec celle du Centre et avec celle de Paris, pour que l'on néglige, par intérêt même, à défaut de justice, de prendre ses voyageurs et sa messagerie à tous les trains, ceux de grande vitesse surtout, et de leur offrir toutes les facilités qu'il sera possible d'imaginer, en vue d'augmenter leur nombre.

Non, les voyageurs et les marchandises d'Orléans ne seront pas soumis « à des frais nouveaux, à des lenteurs particulières de camionnage ». Les taxes ne varieront pas, parce qu'elles sont établies conformément au cahier des charges, et que la distance parcourue n'est pas augmentée; les camionnages auront lieu, comme aujourd'hui, entre la ville et la gare d'Orléans, et les transports se feront, de là au point de bifurcation, par le chemin de fer, ainsi que cela a toujours été pratiqué. Rien, absolument rien, ne sera donc changé sous tous ces rapports.

On dirait vraiment, à entendre les doléances et à lire les protestations de la ville d'Orléans, qu'il s'agit de démolir la gare actuelle pour la reporter aux Aubrais, et d'enlever les rails qui joignent ce point au boulevard Bannier. — Une pareille absurdité ne se suppose pas, elle ne se réfute pas surtout. Une passion aveugle peut bien l'inventer, mais elle n'y croit pas elle-même et ne saurait la faire admettre par personne.

Deux mots de regret, en passant, sur les exagérations auxquelles la presse orléanaise s'est laissée entraîner dans le débat dont nous nous occupons. Pour gagner des partisans à sa cause en faisant des adversaires à la Compagnie, elle n'a pas reculé devant des assertions qui sont de véritables calomnies.

On ne peut, en effet, qualifier autrement le contenu des lignes suivantes :

« Et que dire de sa conduite (la conduite de la Compagnie), au moment où la cherté des grains, l'hiver dernier, rendait si important leur transport à bon marché? *Ne s'est elle pas refusée*, au milieu de cette calamité que chacun s'empressait d'adoucir en s'imposant des sacrifices de toutes sortes, *ne s'est-elle pas refusée*, disons-nous, *à abaisser le prix qu'elle exige pour le transport des céréales au niveau où les autres Compagnies*, à l'invitation du gouvernement, *avaient consenti à réduire le leur?* »

Nous n'hésitons pas à le répéter, cette assertion est calomnieuse. Non seulement la Compagnie d'Orléans n'a jamais refusé d'abaisser ses prix pour le transport des céréales, lorsque le gouvernement l'a demandé, mais elle est allée au-devant des invitations officielles et a souvent fait plus qu'on ne lui demandait.

Son initiative empressée ne date pas d'hier, à cet égard. Plus ancienne que beaucoup d'autres Compagnies, elle a été assez heureuse pour donner un exemple qui a été ensuite religieusement et cordialement suivi.

En 1847, à peine la voie du Centre sur Vierzon était-elle posée, que la Compagnie d'Orléans, sans attendre qu'elle fût terminée et livrée au public, l'a fait servir, au risque de compromettre son matériel et son personnel en circulant sur une voie non réglée, l'a fait servir, disons-nous, au transport gratuit des grains et farines dirigées de Paris sur le Cher, la Nièvre et le Berry.

Dernièrement encore, avant l'ouverture de la section de Châteauroux à Argenton, la Compagnie a interrompu ses travaux pour transporter dans la Creuse et dans l'Indre des grains et farines venant du Havre.

Quant au surplus du réseau exploité par la Compagnie, depuis le 1er septembre 1853, c'est-à-dire avant l'invitation du gouvernement, et encore aujourd'hui, elle transporte les céréales à des prix réduits exceptionnels, inférieurs à ceux imposés aux Compagnies par les cahiers des charges les plus récents, pour les époques de cherté de grains.

Voilà de quelle manière la Compagnie d'Orléans a *refusé* de prendre sa part dans les sacrifices faits par les chemins de fer pour venir en aide aux populations malheureuses; elle ne réclame pas pour cela de témoignages de gratitude, mais elle a droit au moins à de la justice, et on la lui dénie calomnieusement quand on lui reproche d'avoir *refusé* précisément ce qu'elle a donné.

Un dernier mot pour en finir sur ce sujet. Il y a deux ou trois semaines environ, *le Moniteur* a annoncé que plusieurs chemins de fer avait consenti à réduire leurs tarifs de moitié pour le transport des animaux, instruments et produits envoyés au concours régional de Paris. La Compagnie d'Orléans s'est-elle séparée, dans cette circonstance, des autres entreprises de même nature? Non; elle ne s'est pas contentée de la réduction de 50 0/0, elle a transporté à raison de 25 cent. par kilomètre et par wagon complet, tous les bestiaux et produits qui lui ont été amenés à destination du concours, qu'ils appartinssent ou non au même propriétaire; c'est-à-dire qu'en réalité la taxe perçue n'a été, dans beaucoup de cas, que le tiers ou même le quart de la taxe ordinaire.

En résumé, la violence de l'opposition que la ville d'Orléans fait au projet de gare de transit aux Aubrais, les moyens employés en son nom pour dénaturer les intentions et la conduite de la Compagnie d'Orléans, n'amélioreront en rien sa cause et lui retireraient des appuis plutôt que de lui en donner. On voit clairement les avantages que l'établissement de cette gare doit offrir à toute la grande circulation qui passe devant Orléans; mais on cherche en vain quel dommage peut en résulter pour cette ville, quel intérêt particulier même, quelle industrie, quel commerce local peut en souffrir. L'issue de l'enquête ouverte est donc facile à prévoir, ainsi que la décision de l'autorité supérieure. Les voyageurs de Paris, de Bordeaux, de Nantes, de Vichy, d'Argenton, etc., peuvent l'attendre en toute confiance.

AD. BLAISE (des Vosges).

---

## Chemin de fer d'Orléans.

### *Ouverture de Varennes à Saint-Germain-des-Fossés.*

La Compagnie du chemin de fer d'Orléans doit livrer à la circulation, le 19 de ce mois, un petit prolongement de la ligne du Centre, de Varennes à Saint-Germain-des-Fossés.

Ce prolongement n'a qu'une longueur insignifiante, 13 kilom., mais il a l'avantage de conduire le chemin de fer au point le plus rapproché, 12 kilom., du grand établissement thermal de Vichy, placé désormais à 11 heures de Paris, dont 8 heures 57 minutes de voyage en chemin de fer, 33 minutes de déchargement de bagages, et une heure et demie d'omnibus.

Aucune route latérale n'aboutissant à Saint-Germain-des-Fossés, le service de correspondance sur Roanne et sur Clermont conti-

Digitized by Google

nuera à se faire, comme aujourd'hui, à la station de Varennes, jusqu'à ce que les forges, ayant livré à la Compagnie les rails qu'elle a commandés, on puisse poser la voie de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Compagnie du chemin de Dijon à Besançon et à Belfort.

LIQUIDATION.

La fusion du chemin de Dijon à Besançon et Belfort dans le réseau concédé à la Compagnie du chemin de fer de Lyon, doit avoir pour conséquence la liquidation prochaine de la première entreprise.

Cette liquidation, retardée jusqu'au jour où sortira le décret approbatif de la création par la Compagnie de Lyon de 25,000 actions nouvelles (1), aura lieu de la manière suivante.

Les ayants droit à la répartition du prix payé par la Compagnie de Lyon pour l'achat du chemin de Besançon : 25,000 actions libérées de 250 fr. avec jouissance des coupons de dividende de 1853, et de l'intérêt du 1er semestre de 1854, s'élevant ensemble à 31 fr. 25 c. et payables à partir du 1er juillet 1854, sont de deux natures :

1° Les porteurs des 33,200 actions primitives de Dijon à Besançon, libérées de 350 fr. chacune;

2° Les souscripteurs, non remboursés, des 36,800 actions créées en second lieu par la Compagnie de Besançon, à l'époque où elle soumissionnait le chemin de Belfort. Un premier versement de 100 fr. avait été appelé sur ces actions, il a été restitué plus tard à ceux des souscripteurs qui en ont fait la demande; ceux-là seulement qui ne l'ont pas réclamé vont en recevoir maintenant le remboursement, augmenté de la prime dont il va être question.

Le partage des 25,000 actions de Lyon entre ces deux catégories d'ayants droit aura lieu de la manière suivante :

1° Aux porteurs des 33,200 actions de Besançon, libérées de 350 fr., 23,715 actions de Lyon, libérées de 250 fr., soit cinq actions de Lyon pour *sept* actions de Besançon, ci 23,715 actions.

2° Aux anciens souscripteurs des 36,800 actions complémentaires qui n'ont pas retiré leur versement, 1,285 actions de Lyon, ci 1,285 actions.

D'après les cours actuels, voici les résultats de cette liquidation.

Le prix des actions de Lyon étant à 935, cinq actions libérées de 250 fr. représentent un capital de 3,425 »

ce qui fait ressortir le prix de remboursement de chaque action de Besançon à 489 30

Le cours des actions de Besançon étant de 630 fr., soit, en déduisant les 150 fr. non appelés, de 480 »

la liquidation produira aux porteurs d'actions de Besançon un bénéfice par action de 9 30

Nous répétons que chaque action de Lyon porte avec elle le coupon de dividende pour 1853, s'élevant à 25 fr., et le coupon d'intérêt du premier semestre de 1854, s'élevant à 6 fr. 25, ensemble 31 fr. 25, payable à partir du 1er juillet prochain.

Quant aux 1,285 actions de Lyon, réservées aux anciens souscripteurs des actions complémentaires de Belfort qui ne se sont pas fait rembourser leur versement, elles représentent ensemble, en principal et en coupons, une somme de 920,381 25

Dont nous ne pouvons indiquer la répartition, ne connaissant pas exactement le nombre, d'ailleurs restreint, des anciens souscripteurs qui y ont droit.

Nous croyons pouvoir annoncer que l'ancienne Compagnie de Besançon, chargée de sa propre liquidation, facilitera aux porteurs de ses titres l'échange direct, par achat ou vente, des quantités nécessaires pour parfaire chaque quantité de *sept* actions de Dijon, nécessaire pour avoir cinq actions de Lyon.

Ad. Blaise (des Vosges).

(1) On assure que ce décret paraîtra d'ici à quelques jours. La liquidation commencera aussitôt après.

## Conversion des obligations de chemins de fer.

Les observations générales, publiées dans notre dernier numéro, sur l'utilité d'une conversion générale des obligations de chemins de fer, nous ont valu d'assez nombreuses communications sur les divers systèmes à employer pour faire cette conversion.

L'abondance des matières ne nous permet pas d'analyser aujourd'hui ces communications, ni d'entrer dans les détails de la question : nous nous bornons à rapprocher, à titre de renseignement, les cours des principales obligations de chemins de fer à un an de distance, en juin 1853 et en juin 1854 :

| Désignations. | JUIN 1853. | JUIN 1854. | Baisse. |
|---|---|---|---|
| St-Germain, | 1,140 » | 1,010 » | 130 » |
| Orléans, | 1,160 » | 1,030 » | 130 » |
| Id. | 355 » | 315 » | 40 » |
| Rouen, | 1,100 » | 975 » | 125 » |
| Havre, | 1,090 » | 970 » | 120 » |
| Lyon, | 1,125 » | 1,025 » | 100 » |
| Ouest, | 1,120 » | 1,005 » | 115 » |
| Strasbourg, | 560 » | 500 » | 160 » |
| Méditerranée, | 550 » | 510 » | 40 » |
| Nord, | 365 » | 312 50 | 42 50 |

Il y a dans ces chiffres deux choses à remarquer: d'abord l'inégalité des cours, tenant à la multiplicité des titres ; ensuite et surtout l'absence de rapport entre les variations du prix courant de l'argent aux deux époques, et les différences constatées sur le cours des mêmes obligations, également aux deux époques.

Si l'on prend, par exemple, le cours de la rente comme indication du prix de l'argent, on trouve que ce cours était, au 15 juin 1853, de 77 20

Il n'est plus, au 15 juin 1854, que de 70 60(1)

La baisse est de 6 60

c'est-à-dire de 8 fr. 55 0/0.

Or, si nous prenons les cours comparés des obligations, nous verrons que pour toutes, sauf pour la Méditerranée, la baisse est beaucoup plus forte que celle constatée sur la rente.

Ainsi, Saint-Germain a baissé de 130 fr. : il n'aurait dû baisser que de 98 fr.;

Orléans a baissé de 130 fr. au lieu de 99 fr.;

Le 3 0/0 de la même Compagnie a baissé de 40 fr. au lieu de 30 fr.;

Rouen, de 125 fr. au lieu de 94 fr.;

Le Havre, de 120 fr. au lieu de 93 fr.;

Lyon, de 100 fr. au lieu de 96 fr.;

L'Ouest, de 115 fr. au lieu de 95 fr.;

Strasbourg, de 60 fr. au lieu de 48 fr.;

Enfin, le Nord, de 42 fr. 50 au lieu de 31 fr.

Ad. Blaise (des Vosges).

(1) La moyenne depuis le 1er juin courant est très-supérieure à ce cours, ce qui diminue la différence entre les deux époques.

## Chemin de fer de l'Ouest.

La Compagnie du chemin de fer de l'Ouest vient de décider l'appel d'un versement de 50 fr. par action.

Ce versement devra être effectué à la caisse de la Compagnie du 5 au 15 août prochain.

C. Devina.

## Société générale du Crédit mobilier

La Société générale de Crédit mobilier vient de prendre, à l'égard de ses intérêts et dividendes, une détermination analogue à celle déjà adoptée par plusieurs Compagnies de chemins de fer. Elle a décidé que l'intérêt à 5 0/0, soit 25 fr. par action, serait payé en une seule fois, au 1er janvier de chaque année, et le surplus des bénéfices, formant le dividende, aussi en une seule fois, le 1er juillet de chaque année.

En conséquence de cette décision, approuvée par l'assemblée générale, le dividende de 1853, soit 25 fr. par action, sera seul payé à partir du 1er juillet prochain.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemins de fer de la Méditerranée.

ÉTABLISSEMENT D'UN DOCK A MARSEILLE.

Le journal *le Dock*, spécialement consacré à

Digitized by Google

l'étude des questions relatives aux entrepôts, à leur fondation, à leur organisation financière et aux services qu'ils sont appelés à rendre au commerce, annonce, dans son numéro du 12 juin, que « le conseil municipal » de Marseille, après une discussion intéressante et approfondie, vient d'adopter le » traité conclu au nom de la ville de Marseille » entre M. de Chantérac, maire, et M. Paulin Talabot, directeur du chemin de fer de » Lyon à la Méditerranée, » pour l'établissement d'un dock-entrepôt à Marseille.

Le traité conclu entre la ville de Marseille et M. Paulin Talabot concède à celui-ci, pendant 70 ans, le privilége d'un dock au port de la Joliette. Pendant les six années qui suivront la construction du dock, la ville s'interdit la faculté de faire des concessions analogues, sur quel point que ce soit de son territoire.

Nous n'avons pas besoin de faire ressortir les avantages qui résulteront pour le chemin de la Méditerranée de la création de l'entrepôt de Marseille, et surtout de sa concession à M. P. Talabot, dont la vie tout entière est un long dévouement aux intérêts de la Provence, et au réseau de chemin de fer dont il est parvenu à la doter, après douze ans de luttes, de travail et d'effort.

Nous comptons aller prochainement à Marseille ; nous en profiterons pour y étudier sur place la question de l'entrepôt et l'influence que l'établissement du dock peut exercer sur l'exploitation du chemin de fer.

Ad. Blaise (des Vosges).

---

## Services maritimes des Messageries impériales.

### Assemblée générale du 10 juin 1854.

Le Conseil d'administration de la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales a réuni ses actionnaires, le 10 juin dernier, pour délibérer en assemblée ordinaire sur l'approbation des comptes de l'exercice 1853, et la fixation du dividende afférent à cet exercice, et pour statuer en assemblée extraordinaire sur l'émission des actions de la deuxième série, destinée à porter de 12 à 24 millions le fonds social de l'entreprise.

Voici l'analyse du rapport soumis par ce Conseil à l'assemblée générale :

La première partie fait connaître les résultats de l'exercice 1853.

Les recettes se sont élevées, du 1er janvier au 31 décembre, aux sommes suivantes :

| | | |
|---|---|---|
| 1° Produits de l'exploitation, | 3,884,805 f. 11 | |
| 2° Indemnité payée par l'État pour le service postal et pour l'obligation de transporter, à prix réduit, les passagers et le matériel du Gouvernement, | 3,000,000 | » |
| 3° Balance de l'intérêt des capitaux, | 66,319 | 45 |
| | 6,951,124 | 56 |

Les dépenses ont atteint les chiffres suivants :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1° Frais d'exploitation, | 5,705,130 f. 32 | | |
| 2° Avaries, pertes et accidents, | 12,207 | 32 | |
| 3° Réserves pour assurances, amortissement, usure et dépréciation du matériel, | 1,065,806 | 79 | 5,783,144 43 |
| Excédant des produits sur les frais, | | | 1,167,980 13 |
| Retenue à déduire pour fonds de réserve, | | | 58,399 » |
| Reste à répartir, | | | 1,109,581 13 |

Sur cette somme, il a déjà été distribué un dividende provisoire de 250 fr. par action. Le Conseil propose un dividende complémentaire de 200 f. Ces répartitions emploient 1,080,000 f. et laissent disponible, pour l'exercice 1854, un solde de 29,580 fr. 13.

Le dividende de 450 fr. est équivalent à celui qui a été distribué pour l'exercice 1852.

Le rapport entre ensuite dans quelques détails sur les frais généraux de l'exploitation.

Le parcours obligatoire imposé à la Compagnie par le contrat annexé à la loi du 8 juillet 1851, est de 105,216 lieues.

En 1853, la Compagnie en a parcouru 112,290 lieues.

La différence de 6,074 lieues. représente deux services volontairement exécutés, l'un dans l'archipel grec, et l'autre entre Marseille et Lisbonne, avec escale dans différents ports d'Espagne.

Ce dernier service est aujourd'hui suspendu.

Le parcours effectué en 1853 excède de 4,300 lieues celui accompli en 1852.

La moyenne du parcours effectué par chaque navire de la Compagnie en 1853 a été de 6,600 lieues. Cette moyenne n'avait atteint que 6,540 dans l'exercice précédent.

Le nombre des passagers qui ont emprunté en 1853 les services de la Compagnie, a été de 35,529

Il n'avait été en 1852 que de 27,347

L'augmentantation est donc de 8,182 soit 30 0/0 du trafic total.

La Compagnie a transporté en marchandises, ci. 12,975 tonnes.

Ces transports en 1852 n'avaient été que de 9,338 tonnes.

La différence en faveur, de 1853, est de 3,637 tonnes. soit 39 0/0 du trafic total.

La progression des produits est loin d'être égale à ce remarquable développement. La cause en est, en ce qui concerne les voyageurs, que, par une mesure toute favorable au public, la Compagnie a accordé sur ses tarifs une réduction de 20 0/0 aux passagers voyageant avec leur famille et à ceux qui prennent des billets de retour.

23 voyageurs sur 100 avaient profité de cet avantage.

En 1853, le nombre a été de 38 0/0.

En ce qui concerne les marchandises, l'infériorité de la récolte de la soie et la diminution dans les transports d'espèces qu'a produit la cessation des opérations de change de la Banque de Constantinople, ont apporté une certaine moins value dans les frets perçus par la Compagnie.

Cette moins value a été compensée, mais dans une certaine mesure seulement, par le développement considérable qui a eu lieu sur la plupart des articles du tarif. Ces augmentations portent en grande partie sur des objets d'industrie nationale, et notamment sur les tissus de laine et de coton, dont l'exportation par les navires des messageries s'est accrue de 180 0/0, sous l'influence des soins qu'à pris la Compagnie de rendre ses services de plus en plus accessibles au commerce.

L'entretien des navires a eu lieu, en 1853, avec un bénéfice de 1 fr. 49 par lieue marine, comparativement à 1852. Le Conseil d'administration se loue du concours qu'il a trouvé dans son usine de la Ciotat, qui a suffi à tous ses besoins et dont les travaux ne laissent rien à désirer.

Le coût du combustible s'est accru de 35 c. par lieue marine. Le rapport prévoit qu'en 854 la différence sera infiniment plus considérable; mais la guerre, qui est la cause du renchérissement du charbon, apporte avec elle un trafic exceptionnel qui pourra compenser, mais dans une mesure impossible à préciser, le haut prix du combustible.

Les salaires et la nourriture des équipages, les frais d'agences et les frais généraux, les avaries, pertes et accidents, les prélèvements pour assurances et dépréciation, ont peu varié d'une année à l'autre.

En somme, l'administration a réalisé une économie de 1 fr. 53 c. par lieue maritime.

Le Conseil se félicite de ce résultat, qui n'a été acheté par aucun sacrifice sur le bien-être qu'on trouve sur ses navires et la bonne administration de tous ses services.

La deuxième partie du rapport traite du développement que la Compagnie a donné à son exploitation.

Elle avait compris dès le début la nécessité d'abréger la durée des trajets et de multiplier les ordinaires, pour satisfaire aux intérêts généraux du commerce, en même temps que pour consolider sa propre assiette.

Dans le courant de 1853, elle soumit au gouvernement un projet d'itinéraires développés sur ses différentes lignes, ayant pour résultat de substituer des départs hebdomadaires et à jours de semaine aux départs décadaires et à dates de mois.

Ce changement devait porter de 105,216 à 186,870 le nombre de lieues à parcourir annuellement.

Par la substitution de la relâche de Messine à celle de Malte, comme point central des services, par une abréviation dans la durée réglementaire des trajets et du séjour dans les escales, on arrivait à réduire de 10 jours 3/4 à 7 jours 1/2 la traversée entre Marseille et Constantinople, et de 8 jours 1/2 à 6 jours 3/4 celle de Marseille à Alexandrie.

Mais les besoins de la guerre d'Orient ont obligé la Compagnie à porter sur un autre point ses vues et ses moyens d'extension.

Le 16 février dernier, elle a conclu avec le ministre des finances un traité ayant pour objet de doubler le nombre de ses ordinaires sur Constantinople, et d'en abréger considérablement la durée. Aux termes de ce traité, la Compagnie reçoit une indemnité proportionnée au nombre de lieues parcourues en sus des itinéraires primitifs annexés à la loi du 8 juillet 1851, et elle a été autorisée à acheter et à franciser, par exception à la législation en vigueur, trois navires de construction étrangère.

Enfin, la Société Tasse et Cie, dite Compa-

Digitized by Google

gnie impériale concessionnaire du service de la correspondance et des transports militaires entre la France et l'Algérie, n'ayant pu remplir les conditions de son contrat avec le département de la guerre, la Compagnie s'offrit pour la remplacer dans l'exécution de ce service, auquel les circonstances actuelles ajoutaient une nouvelle importance.

Le 25 février, elle souscrivit une convention qui la chargeait, pour douze années, de cette exploitation.

La Compagnie exécutera désormais douze voyages par mois entre la France et l'Algérie.

En indemnité du transport de 45,000 passagers militaires, de 3,000 tonneaux de matériel, des dépêches et des fonds du gouvernement, et de diverses autres charges accessoires, elle reçoit une indemnité annuelle de 1,500,000 fr.

Ces différents accords ont profondément modifié les conditions premières de l'exploitation

Seize bâtiments suffisaient pour assurer le parcours des 405,216 lieues résultant des itinéraires annexés à la loi du 8 juillet 1851. Les traités des 16 et 25 février élèvent ce parcours à 480,000 lieues et portent à 28 le nombre des navires nécessaires.

Le Conseil d'administration prévoit, en outre, que les développements indispensables pour satisfaire aux besoins du trafic exigeront prochainement un parcours de 240,000 lieues et la mise en ligne de 37 bâtiments.

Au 31 décembre 1852, la Compagnie des services maritimes des Messageries impériales possédait 17 navires et 3,100 chevaux.

A la fin de 1853, elle avait en construction, tant dans ses propres ateliers que dans les ateliers étrangers, 6 navires représentant ensemble 1,880 chevaux de force; en tout 5,190 chevaux.

Tel était son effectif lorsqu'il a fallu pourvoir aux services à accomplir en vertu des traités des 16 et 25 février.

Pour y suffire, elle a mis en chantier à la Ciotat plusieurs nouveaux navires;

Elle a acheté au commerce français 3 bâtiments;

Enfin, profitant de la faculté mentionnée plus haut, elle a acheté en Angleterre 3 magnifiques navires entièrement neufs, de 1,600 tonneaux de capacité, mus par des machines à hélice de 350 chevaux.

| | |
|---|---|
| A la date du rapport, la Compagnie possédait à flot 25 navires, dont 3 à hélice, et | 5,160 ch. |
| En construction, 6 navires dont 3 à hélice; ensemble, | 1,750 |
| En tout, 31 navires, | 7,410 ch. |

Cette augmentation d'effectif, suffisante, suivant le rapport, pour desservir les itinéraires obligés, est encore insuffisante pour assurer les développements commandés par les besoins du commerce.

En conséquence, le Conseil d'administration, après avoir fait connaître en détail l'emploi qu'il a fait, depuis l'origine de l'entreprise, des diverses ressources mises à sa disposition, demande que de nouveaux moyens lui soient donnés.

Il propose donc l'émission de la deuxième série des actions destinées à porter de 12 à 24 millions le fonds social de la Compagnie. Cette émission aurait lieu aux conditions suivantes :

1° La totalité des 2,400 actions formant, aux termes de l'art. 5 des statuts, la deuxième moitié du fonds social, serait émise.

2° Conformément au dernier paragraphe de ce même article, ces actions seraient dès à présent proposées au pair aux actionnaires actuels, au prorata du nombre de titres dont ils sont détenteurs; ce délai, fixé pour la clôture de la souscription, serait fixé au 25 juillet 1854.

3° Un versement égal au quart du montant des nouvelles actions souscrites, serait immédiatement exigible et donnerait lieu à la délivrance d'un récépissé provisoire;

4° Le deuxième quart du montant desdites actions serait exigible au 1er janvier 1855;

5° Le premier quart jouirait d'un intérêt fixe de 5 0/0 l'an, du jour du versement jusqu'au 1er janvier 1855;

6° Le 1er janvier 1855, les récépissés provisoires seraient échangés contre des actions de la deuxième série, libérées de moitié, et ces actions prendraient, à partir de cette époque, dans les bénéfices y afférents, une part proportionnée à l'importance du capital effectif qu'elles représenteront.

Cette part s'augmenterait en raison des versements ultérieurs et des époques auxquelles ces versements auraient lieu.

7° Les actionnaires qui voudraient échanger leurs récépissés provisoires contre des actions nouvelles avant le 1er janvier 1855, seraient autorisés à le faire, en anticipant le versement du deuxième quart, qui serait reçu sous escompte de 3 0/0 l'an.

Ces diverses propositions ont été adoptées à l'unanimité.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Recettes de la semaine.

| Lignes. | Recettes brutes. | Augment. s. 1853 Totale | 0/0. |
|---|---|---|---|
| Orléans, | 859,915 » | 159,915 | 22.8 |
| Nord, | 728,247 » | 100,303 | 16.0 |
| Havre, | 208,553 » | 5,911 | 2.7 |
| Lyon, | 399,762 » | 13,804 | 3.5 |
| Est, | 623,817 » | 24,761 | 4.1 |
| Ouest, | 172,777 » | 2,969 | 1.7 |
| Méditerranée, | 207,964 » | 54,719 | 35.7 |
| Gd central, | 185,704 » | 15,498 | 9.1 |
| | | Diminut. s. 1853. | |
| | | Totale | 0/0. |
| Rouen, | 208,553 » | 5,911 | 2.7 |

# AVIS AUX ACTIONNAIRES.

## Opérations courantes.

### ASSEMBLÉES GÉNÉRALES.

Bordeaux à la Teste. — Assemblée générale, le 19 juin, à 2 heures, dans une des salles de la Bourse, à Bordeaux. Dix actions donnent le droit d'y assister.

### APPELS DE FONDS.

Orléans. — Les porteurs d'obligations des titres provisoires de l'emprunt 3 0/0 de 1852 qui n'ont pas complété leurs versements, sont priés de les effectuer dans le plus bref délai, s'ils ne veulent pas que les titres soient vendus à la Bourse.

Chemins de l'Est. — Du 15 mai au 31 octobre 1854, tout actionnaire aura la faculté de différer le versement appelé, jusqu'à concurrence de 100 fr. par action, lesquels seront reçus par fraction de 50 fr. En ce cas, ces 100 fr., ou la portion de ces 100 fr. qui n'aura pas été versée, ne seront passibles que d'un intérêt de 4 0/0, faisant compensation avec l'intérêt payé par la Compagnie.

Lyon. — *Appel de 100 fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er juillet, sera dû pour chaque jour de retard passé le 10.

A déduire le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêt compris).

Rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

Ouest. — Versement de 50 fr. par action pour le 5 août.

Si le versement n'est pas fait avant le 15 août l'intérêt sera dû à 5 0/0 depuis le 5.

Ouest suisse. — Versement du huitième dixième, 50 fr. par action, du 15 mai au 30 juin. L'intérêt sera dû à 5 0/0 l'an à partir du 15 juin, à défaut de versement dans le délai fixé.

Anvers a Rotterdam. — Septième et dernier versement de 25 francs, exigible à partir du 22 juin.

Suédois (Compagnie royale du chemin de fer) — Versement de 25 francs par action.

Crédit foncier. — Les séries D et Q, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000, et de 160,001 à 170,001, sont appelées à verser 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi les porteurs seront soumis aux conditions énoncées au dos des titres et notamment ils perdront le droit aux lots.

Services maritimes des Messageries. — 1,250 fr. par action de la seconde série, en souscrivant (voir aux souscriptions).

Les 200 fr. à toucher en juillet pour solde du dividende de 450 fr. par action des actions de la première série pour 1853, viendront en déduction du versement appelé, qui se trouvera ainsi réduit à 1,050 fr. par action.

### PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

Nord. — Dividende de 30 fr. à partir du 1er juillet.

7 fr. 50 par obligation.

Orléans. — 32 fr. 10 c.

1er juillet, 25 fr. aux obligations des premier et deuxième emprunts; 7 fr. 50 aux obligations 1852 et 1854. Dès le 15, dépôt des coupons ou titres.

Est. — Actions anciennes, 30 fr. 30.

10 fr. 50 aux actions de Bâle, 12 fr. 50 aux obligations de l'échange.

Lyon. — Quatrième coupon des obligations.

A partir du 1er juillet, dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris).

Rouen au Havre. — 12 fr. par action.

Ouest. — 16 fr. par action.

St-Germain. — Dividende de 20 fr.

Méditerranée. — Emprunt de 60 millions 5 0/0. 12 fr. 50. — Actions 16 fr.

1er juillet, 25 fr. anciennes obligations de 30 millions d'Avignon. Obligations 3 0/0, 7 50.

Chemins du Midi. — 5 fr. par action.

Grand-Central. — 1er juillet, intérêts, et sur les actions Grand-Central, 4 75.

Digitized by Google

GRAISSESSAC A BÉZIERS. — Intérêt 5 0/0.

DIEPPE ET FÉCAMP. — 11 fr.

ANDREZIEUX A ROANNE. — Premier dividende en liquidation, 7 fr. 50, plus le coupon en liquidation du deuxième et dernier dividende, à distribuer quand la liquidation sera terminée.

VICTOR-EMMANUEL. — Intérêts à 4/2 0/0.

CRÉDIT FONCIER. — 5 fr. par action. Intérêt à fr. 50 par titre libéré de 500 fr.

CRÉDIT MOBILIER. — 1er juillet, complément du dividende de 1853; 25 fr. par action.

VIEILLE-MONTAGNE. — Dividende de 40 fr. payable moitié depuis le 10 mai et moitié le 1er novembre 1854.

ANVERS A GAND. — 13 fr.

CANAL DE ROANNE. — Dividende de 5 fr. par action.

Les actionnaires qui ne se sont pas présentés pour recevoir les dividendes de 1849, de 1845, de 1846, sont prévenus que le délai est fixé au 31 décembre. On peut se présenter : à Roanne, à la caisse; à Lyon, chez veuve Morin, Pons et Morin; à Paris, chez Maurice Sautter; à Genève, chez Heutsch et Chauvet.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — 450 f. par action, pour 1853; le solde de 200 fr. complétant ce dividende, sera payé à partir du 1er juillet, à la caisse de la Compagnie, rue Notre-Dame-des-Victoires.

NOUVELLE-MONTAGNE. — Dividende de 100 fr. par action, dont 50 fr. payables le 30 juin 1854 sur le coupon n° 2, et 50 fr. le 31 décembre.

GLACES DE MONTLUÇON. — 5 fr. par action de la première catégorie, et 1 fr. 90 par action de la deuxième catégorie.

1er juillet, 1 sémestre 1854, dividende de 12 50.

STOLBERG. — Le dividende de fr. 50 sera payé, à partir du 1er juillet 1854, pour les actions entières, rue de Luxembourg, 47; pour les dixièmes d'action, 45, rue de Lancry.

EMPRUNT LOMBARDO-VÉNITIEN. — Coupon d'intérêt échéant le 1er juin.

## SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — Emission de la seconde moitié du capital, soit 2,400 actions de 5,000 fr., réservée par préférence aux porteurs des actions de la première série; la clôture de la souscription est fixée au 25 juillet prochain.

MINES DE LA LOIRE. — Souscription de 5,685 actions sur 7,685, au prix de 615 fr. par action. La présentation de 12 actions anciennes donnera droit à une nouvelle.

Le prix de la souscription sera payé à raison de 200 fr. versés comptant, et le reste, dans le délai d'un mois à partir du 21 juin 1854, de la clôture de la souscription.

## ÉCHANGE DE TITRES.

ORLÉANS. — Echange, contre des *titres provisoires au porteur*, des récépissés nominatifs de la souscription aux 130,000 obligations.

Les porteurs des obligations de l'emprunt 3 0/0 de 1852, sont de nouveau invités à se présenter pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

EST. — Depuis le 1er juin, échange des actions de Strasbourg à Bâle contre des obligations de l'Est, à raison de quatre actions contre trois obligations. On paiera en même temps à chaque action de Bâle les 10 fr. 50 c., dividende de 1853, et à chaque obligation donnée en échange 12 fr. 50 c., montant des intérêts échus le 1er juin.

CAEN ET CHERBOURG. — Echange des actions provisoires contre les actions au porteur.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 34, dans les bureaux de la Compagnie.

ANDREZIEUX A ROANNE (Liquidation.) — Les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations de Rhône à la Loire, sont invités à se présenter au plus tôt, rue de l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la caisse des dépôts et consignations.

## AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

NORD. — Remboursement des numéros de la 1re, 2e et 3e série d'obligations, et les numéros du 1er tirage des obligations d'Amiens à Boulogne, à partir du 1er juillet.

EST. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

GRAND-CENTRAL. — Remboursement des obligations de Rhône-et-Loire sorties au tirage du 9 mai.

Remboursement des obligations numérotées de 6,807 à 6,920 inclusivement sorties au tirage du 30 mai.

OUEST. — Voir, dans le numéro du 20 mai, les numéros sortis au tirage du 17 mai.

Epoques des remboursements :

Emprunt 1839, rive droite, 1er juillet 1854; de 1843, le 1er janvier 1855, du 7 mai 1852. Ouest, du 27 août 1852, du 17 juillet 1853, 1er juillet 1854.

CRÉDIT FONCIER. — Le sixième tirage des obligations du Crédit foncier de France aura lieu le 22 juin à l'Hôtel-de Ville. Il comprendra neuf lots. Le premier sorti gagnera 100,000 fr.; le second, 50,000 fr.; le troisième, 50,000 fr.; le quatrième, 20,000 fr.; les cinq numéros suivants, chacun 10,000 fr.

MINES DE LA LOIRE. — Voir, à la fin du journal, le tableau par ordre numérique des obligations des emprunts 1845 et 1847, remboursables le 1er février 1855, sorties au tirage du 6 juin.

NOUVELLE-MONTAGNE. — Voir, dans le numéro du 10 juin, les numéros du tirage des 66 obligations à rembourser le 1er juillet.

Paiements à Verviers; à Liége, chez MM. Nagelmackers et Lerfontaine; à Paris, chez Rougemont et Lowenberg; à Londres, chez Devaux et Cie.

C. DEVINA.

## Chemin de fer égyptien.

La construction du chemin de fer entre Alexandrie et le Caire se poursuit activement. Une section de 48 milles environ a été livrée à la circulation il y a trois mois, et une étendue de 12 milles de plus a dû être terminée à la fin du mois dernier, ce qui forme une ligne continue d'Alexandrie jusqu'à un endroit sur le Nil, appelé *Caffer-el-Eisch*. Cette partie de la ligne rend maintenant inutile le trajet en bateau sur le canal Mahmoudie (la partie la plus désagréable du transit à travers l'Égypte) et abrége ainsi de 15 milles la navigation sur le Nil; de sorte que la durée du trajet entier entre Alexandrie et le Caire se trouve réduite à douze heures environ pour aller au Caire, et à neuf heures pour aller du Caire à Alexandrie, et qu'on n'a plus à voyager de nuit sur le canal et sur le Nil. 30 milles environ de chemin de fer sont aussi construits à partir de l'embarcadère du Caire vers Alexandrie, et il ne reste plus que 30 milles à faire pour l'entier achèvement de la ligne. On espère qu'elle sera terminée dans le cours de l'année prochaine; alors la voie du Nil deviendra inutile, et le voyage d'Alexandrie au Caire s'effectuera en six heures environ. Les voitures employées maintenant pour le transport des voyageurs sur ce chemin de fer sont élégantes, commodes et bien adaptées au climat. *(Morning-Chronicle.)*

## Crédit foncier de France.

Le sixième tirage trimestriel des obligations du Crédit foncier de France aura lieu le 22 juin en séance publique, à l'Hôtel-de-Ville, salle Saint-Jean.

Il comprendra neuf lots d'une valeur totale de 270,000 fr., répartis de la manière suivante :

| | | |
|---|---|---|
| Le 1er n° sortant gagnera | | 100,000 fr. |
| Le 2e | — | 50,000 |
| Le 3e | — | 50,000 |
| Le 4e | — | 20,000 |
| Les 5 numéros suivants, chacun 10,000 fr., ci. | | 50,000 |

On rappelle aux porteurs de promesses d'obligations foncières des séries D et Q qui n'auront pas effectué avant le tirage le versement des 300 fr. actuellement exigibles, ainsi qu'aux porteurs de promesses d'obligations de la série M. qui n'auront pas accompli à la même époque la libération complète de leurs titres, qu'ils ne participeront pas au bénéfice du prochain tirage. La même déchéance s'appliquera aux porteurs de promesses converties en coupures de 500 fr., qui n'auront pas acquitté avant le 22 de ce mois les 100 fr. par titres échus le 1er mai dernier.

## Crédit foncier de France.

Par décision du Conseil d'administration du Crédit foncier de France, il sera fait, pour le semestre de janvier à juillet 1854, une distribution provisoire de 6 fr. 25 c. par action, sur le pied de 5 0/0 par an sur la somme versée.

Le paiement de 6 fr. 25 c. par action du Crédit foncier de France, aura lieu à la caisse de la Compagnie, rue Taitbout, 57, à partir du samedi 1er juillet 1854, de dix heures du matin à deux heures de l'après-midi.

Digitized by Google

## Compagnie des mines de la Loire.

*Assemblée générale ordinaire et extraordinaire du 6 juin 1854.*

RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Messieurs,

Ainsi que vous l'avez vu par la lettre de convocation qui vous a été adressée, cette assemblée est à la fois ordinaire et extraordinaire.

*Ordinaire* pour l'examen des comptes de l'exercice 1853 ;

*Extraordinaire* pour délibérer sur les projets de statuts et d'organisation nouvelle, en exécution des notifications du gouvernement.

Vous savez déjà combien sont graves les circonstances dans lesquelles vous vous réunissez. Si cette réunion, dont nous étions aussi impatients que vous, a été différée jusqu'à ce jour, cela vient de la difficulté des solutions nécessitées par ces circonstances mêmes.

Il nous tardait de vous exposer la situation qui vous a été faite; de vous rendre compte de nos actes; de soumettre les projets qui en résultent à votre sanction; de nous affranchir, en un mot, d'une responsabilité qui nous était commandée par le sentiment de nos devoirs, par le dévouement que nous imposait la haute confiance dont vous nous avez donné des preuves dans tous les temps.

PREMIÈRE PARTIE.

Les comptes du dernier exercice ont été vérifiés par la commission de comptabilité nommée dans l'assemblée générale du 38 mars 1853. Cette commission, dont vous entendrez le rapport dans cette séance, a pensé, après avoir reconnu la régularité des bénéfices établis par nos écritures, qu'il n'y avait pas lieu de faire subir à la répartition du dividende l'ajournement qui était inévitable pour l'assemblée générale, conformément à la délibération qui a été prise par votre Conseil d'administration.

Il vous a été envoyé dès le 30 mars, et il vient de vous être encore distribué copie des quatre tableaux qui résument les comptes de 1853 dans la forme ordinaire, savoir :

Deux tableaux contenant l'état comparatif des profits et pertes de chaque semestre ;

Un tableau groupant les deux semestres ;

Un tableau présentant le bilan de la Société au 31 décembre 1853.

De la balance du compte annuel de profits et pertes, il résulte que les bénéfices de l'exercice 1853 se sont élevés à la somme de 3,251,308 30

à laquelle il faut ajouter le reliquat des bénéfices de 1852, maintenu par vous au compte de profits et pertes, soit 59,333 81

d'où il résulte un total de 3,310,902 11

De cette somme, il y a lieu de déduire, pour amortissement sur divers comptes dont vous trouverez le détail au troisième tableau, une somme de 48,369 05

Les bénéfices disponibles au 31 décembre 1853 se trouvent ainsi fixés à 3,262,533 06

Les bénéfices de l'exercice 1852 s'étaient élevés à 2,559,143 81

Les bénéfices de 1853 sont donc supérieurs à ceux de 1852 de 703,389 25

*Emploi des bénéfices.*

Les bénéfices de 1853 étant ainsi fixés à 3,262,533 06

nous avons à en régler l'emploi.

Déjà il a été prélevé pour répartition d'un premier à-compte de 20 fr. sur le dividende 1,446,300 »

et pour répartition d'un second à-compte de 22 fr. 1,590,930 »

Soit au total, 3,037,230 » 3,037,230 »

Il reste donc un reliquat disponible de 225,303 06

Ce reliquat représente un peu plus de 3 fr. par action. Vous reconnaîtrez ainsi qu'en portant à 42 fr. le dividende annuel, nous avons obéi avec une extrême réserve à la nécessité qui nous était imposée par les circonstances, de régler, sans votre concours, l'emploi des bénéfices.

Et sans doute aussi vous penserez, comme nous, qu'il convient de laisser disponible, en le maintenant au compte de profits et pertes, le reliquat de 225,303 fr. 06 c. que nous venons de constater.

Nous vous proposons donc de fixer définitivement à 42 fr. le dividende du dernier exercice.

Nous n'avons pas de propositions à vous faire pour le prélèvement au profit du compte de réserve et de prévoyance constitué par l'article 29 des Statuts, parce que la transformation que doit subir notre Compagnie entraînera la suppression de ce compte, et rendra disponible, pour les besoins du fonds de roulement, la somme de 430,582 fr. 36 c. dont il a déjà été doté par les allocations successives qui vous lui avez faites.

Mais nous avons à vous proposer l'emploi d'une somme de 1,472,200 fr. provenant de la vente des actions que nous possédions dans la Compagnie des mines de Firminy et Roche-la-Molière.

Cette vente a eu lieu en vertu des pouvoirs attribués au Conseil par l'article 19 des Statuts.

Nous y avons procédé, parce qu'elle nous procurait un avantage immédiat, et aussi parce que cette aliénation entrait dans les vues du gouvernement, qui en faisait même, par l'organe de M. le Directeur général du Commerce et de l'Agriculture, une condition absolue de la constitution de notre Compagnie en Société anonyme, alors que le gouvernement s'occupait de régler avec nous les conditions de cette transformation.

Il nous a paru que le produit de la vente des actions de Firminy, qui faisaient partie de notre avoir social, ne pouvait être plus utilement employé qu'à l'agrandissement de nos exploitations. En conséquence, nous vous proposons de consacrer l'intégralité de ce produit à nos travaux neufs, et, pour cela, de l'attribuer au fonds de roulement.

Nous avons dû mettre tous nos soins à développer ces exploitations autant que cela était possible. Si le grand mouvement industriel qui s'est produit a été plus rapide qu'on n'avait osé le prévoir, du moins il nous a trouvés prêts à le seconder, et nous ne craignons pas d'affirmer qu'il n'est pas de Compagnie industrielle qui ait pris part à ce mouvement avec plus de spontanéité et de puissance que la Compagnie des Mines de la Loire; qu'il n'en est pas, non plus, qui soit plus qu'elle en mesure de le suivre jusqu'à ses dernières limites.

Vous venez de voir, Messieurs, quels ont été les résultats acquis pour l'exercice 1853. Le grand développement imprimé à toutes nos exploitations nous permet d'espérer que ceux du présent exercice seront encore plus favorables.

SECONDE PARTIE.

Après dix années d'une existence dont la légalité a été proclamée par tous les pouvoirs publics, qui avait résisté à bien des crises violentes, à bien des attaques passionnées, la Compagnie des Mines de la Loire est appelée à se fractionner.

Est-ce donc qu'elle a failli à sa mission ? Est-ce que, exclusivement dominée par ses intérêts, elle a manqué aux devoirs que lui imposait l'intérêt général? Non, Messieurs ; on a formulé contre elle bien des accusations, mais elles sont repoussées par les faits et les résultats.

En se constituant sur les bases de l'association, l'industrie houillère du bassin de la Loire a obéi à une impérieuse nécessité plus encore qu'elle n'a usé d'un droit incontestable.

Tout le monde sait qu'en 1837, le morcellement était complet à Rive-de-Gier ; ce bassin était abandonné aux envahissements de l'inondation : et, après avoir ainsi compromis, par leur imprévoyance et leur impuissance, les grandes richesses qu'il renfermait encore, les exploitants épuisaient leurs dernières ressources dans une lutte de récriminations passionnées et de procès ruineux.

A une pareille situation, il n'y avait qu'un remède : l'association.

A cette association, il fallait des ressources financières aussi grandes que le mal était grand. Le crédit seul pouvait les lui donner ; mais le crédit ne se fonde pas sur des ruines : il lui faut pour garantie des propriétés toujours saisissables, des revenus toujours certains.

Ces garanties, le bassin de Rive-de-Gier ne pouvait alors les offrir que très-incomplétement; de là, la nécessité d'étendre l'association du bassin de Rive-de-Gier à celui de Saint-Etienne, dont les immenses richesses pouvaient seules satisfaire aux exigences du crédit.

Déjà, d'ailleurs, le bassin de Saint-Etienne était, lui aussi, en proie aux désordres du morcellement; les exploitations, divisées à l'infini, fouillaient le sol sur tous les points, le labouraient dans tous les sens. La plupart des travaux, entrepris sans aucune idée d'avenir, sans capitaux, en vue d'une jouissance immédiate, s'arrêtaient là où commençaient les sacrifices.

Si l'association était nécessaire pour rendre au bassin de Rive-de-Gier la puissance productive qu'il avait perdue, elle ne l'était donc pas moins pour arrêter le bassin de Saint-Etienne dans la voie de désordre et d'imprévoyance qui amenait fatalement les mêmes ruines.

Cette association a été plus que le libre usage d'un droit : elle a été une nécessité; elle rentrait dans les prévisions, dans les exigences même du législateur de 1838.

Ainsi se justifie l'origine de l'association. Elle peut également invoquer en sa faveur les résultats qu'elle a obtenus.

A Rive-de-Gier, on s'est rendu maître des eaux; la lutte a été longue, difficile, coûteuse au-delà de toutes les prévisions. A mesure que s'opérait l'épuisement, le sol houiller, auquel l'inondation des galeries souterraines avait servi de soutènement, s'affaissait sur lui-même, se crevassait de toutes parts; les eaux du Gier et de ses affluents se précipitaient dans les mines avec une abondance incessamment croissante.

Les statistiques officielles de l'Administration des mines constataient, en 1845, qu'il suffisait au bassin de Rive-de-Gier d'un système d'épuisement dont la puissance ne dépassait pas une extraction journalière de plus de 50,000 hectolitres d'eau ; soit 2 hectolitres par 9 mètres de charbon.

Aujourd'hui, pour les seules concessions de la Compagnie des mines de la Loire dans ce bassin, l'épuisement comporte 500,000 hectolitres d'eau par jour, 14 hectolitres par chaque quintal métrique de charbon.

Ce gigantesque épuisement, ce sont nos devanciers qui l'ont rendu nécessaire par l'imprévoyance de leurs travaux, et c'est la Compagnie qui s'en est imposé le sacrifice. C'est elle qui a consacré plus de deux millions à installer des pompes assez puissantes pour dominer l'envahissement des eaux; cinq de ces pompes représentent une force collective de plus de deux mille chevaux. Toutes les exploitations du bassin de Rive-de-Gier peuvent maintenant être portées jusqu'à ses plus grandes profondeurs, et poursuivies sans interruption jusqu'à son complet déhouillement.

A ces exploitations ainsi reconquises, la Compagnie a appliqué successivement toutes les améliorations qui étaient indiquées par la théorie ou par l'expérience.

Partout on a introduit la méthode d'extraction par remblais, qui, si elle eût été pratiquée par les premiers exploitants, aurait préservé le sol houiller des grands bouleversements dont l'inondation des mines a été la conséquence.

Non-seulement l'immense réseau des galeries souterraines a été complété; on l'a encore sillonné de voies ferrées qui rendent le mouvement des charbons à l'intérieur plus économique et moins pénible. On n'a négligé aucun des perfectionnements possibles au double point de vue de l'accroissement de la production et de la sécurité des ouvriers.

Nos exploitations ont été dirigées vers des centres communs sur lesquels il a été installé de puissants appareils d'extraction et d'épuisement; et, à mesure que se complétait cette concentration, on a pu à la fois fermer des puits devenus inutiles, agrandir les champs d'exploitation et préparer à la production de nouveaux développements.

Ce système de centralisation que nous nous efforcions de réaliser, avait été adopté dans son principe, encouragé, facilité dans ses progrès, par les ingénieurs chargés du service des mines du bassin de la Loire, de 1845 à 1850.

Tous nos projets, soumis à leur appréciation, avaient été officiellement sanctionnés.

Des idées différentes se sont produites plus tard, et

Digitized by Google

elles ont amené l'administration préfectorale à prescrire diverses mesures que nous avons dû contester.

Le Conseil général des mines était naturellement appelé à prononcer sur ce dissentiment inattendu. Nous ne pouvions que nous en rapporter avec la confiance la plus absolue à la décision qui émanerait de juges aussi compétents.

Ce Conseil a pu apprécier la question dans son ensemble. Nous avions à cet effet compris dans un même pourvoi huit exploitations dont nous demandions l'abandon définitif ou temporaire, et dont le maintien en activité nous avait été prescrit, sur l'avis des ingénieurs, par l'administration.

Nos réclamations ont été admises par le Conseil des mines après l'examen le plus approfondi, et M. le ministre des travaux publics a pris en conséquence, le 25 juin 1852, une décision contraire aux arrêtés qui étaient venus entraver, dans ses développements naturels, la centralisation de nos travaux.

Ce n'était point assez d'organiser ainsi la production sur de larges bases ; il fallait la rendre facilement accessible à la consommation et lui ouvrir de nouveaux débouchés.

De là les diverses dispositions par lesquelles nos exploitations ont été reliées aux chemins de fer de la Loire et du Rhône, par un réseau d'embranchements ; de là aussi les stipulations relatives à l'exploitation du canal de Givors. Notre Compagnie, en la prenant à sa charge, a ainsi conservé cette voie de transport non-seulement à ses exploitations, mais aussi à celles de ses concurrents et à tous les établissements industriels des bassins de la Loire.

L'indépendance de la Compagnie vis-à-vis du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon étant ainsi établie, on a pu obtenir de lui des facilités de transport et des réductions de tarifs dont vous avez voulu que l'application fût commune à tous les exploitats.

Deux industries qui, par leur nature et leur destination, doivent demeurer étroitement liées à l'industrie houillère, la fabrication des cokes et l'agglomération des charbons menus, ont pris dans nos mains des développements considérables et réalisé d'importants perfectionnements. Plus de 1,500 fours à coke ont été construits, et la Compagnie est aujourd'hui en mesure de livrer à la consommation près de 200,000 tonnes de coke. Le procédé d'agglomération, dont vous avez acquis le privilége et les usines, et dont les produits sont recherchés pour la navigation à vapeur, prendra la plus grande extension, lorsque, dans un avenir de quelques mois, des débouchés lui seront ouverts jusqu'à Toulon et Marseille, par l'achèvement des chemins de fer du Midi.

Les nombreux ouvriers attachés à nos mines ont eu une large part de votre sollicitude. Pour eux aussi, vous avez voulu que l'association fût un élément de bien-être, une garantie d'avenir. Le travail a pris en leur faveur un caractère de permanence et de régularité qui a résisté même à l'épreuve de la crise de 1848. Les salaires qui avaient subi jusque là des fluctuations fréquentes, ont éprouvé successivement des augmentations qui, de 1844 à 1854, se résument en une hausse de près de 1 f., c'est-à-dire près de 40 0/0. En effet, les statistiques officielles de 1844 portent à 2 f. 63 c. la moyenne des salaires du bassin de la Loire, et, pour votre Compagnie, cette moyenne est aujourd'hui de 3 fr. 55 c.

Voici d'ailleurs quel a été, pendant cette période de dix années, le mouvement des salaires :

| | | |
|---|---|---|
| 1844, avant l'existence de la Compagnie, | 2 | 63 |
| 1845, — | 2 | 85 |
| 1846, — | 2 | 96 |
| 1847, — | 3 | 17 |
| 1848, — | 3 | 14 |
| 1849, — | 3 | 13 |
| 1850, — | 2 | 20 |
| 1851, — | 3 | 19 |
| 1852, — | 3 | 18 |
| 1853, — | 3 | 34 |
| 1854, — | 3 | 55 |

Des hospices, des écoles, des caisses de secours ont été créés dès l'origine de la Compagnie ; nos rapports précédents ont mis sous vos yeux tous les détails qui se rapportent à des institutions dont le bienfait ne peut manquer d'être apprécié.

On en jugera par les chiffres qui suivent :

Du 1er janvier 1846 au 31 mars 1854, il a été consacré à ces établissements une dépense de 1,609,227 f. 25 c., ainsi répartie :

| | | |
|---|---|---|
| Achat, construction et mobilier des infirmeries et écoles, | 397,804 | 38 |
| Entretien des trois établissements, | 434,748 | 23 |
| Subvention à la caisse de secours, et secours divers, | 851,674 | 68 |
| Total, | 1,609,227 | 25 |

Nous venons de voir, Messieurs, ce qui a été fait dans le but d'accroître notre production. Voyons maintenant quels ont été ses progrès.

Cette production qui, en 1844, n'était que de 9,650,000 quintaux métriques, a été portée en 1847 à 12,470,000 quintaux métriques. Ainsi, il y a eu en trois années un accroissement de près de 3 millions de quintaux métriques, bien plus qu'il ne fallait à la consommation ; car nos magasins n'avaient pas cessé d'être largement approvisionnés. Ces approvisionnements, en effet, étaient, au 31 décembre 1846, de 716,000 q. m. et au 31 décembre 1847, de 771,000 —

Notre production, cependant, suivait toujours la progression croissante ; et, en janvier 1848, elle avait atteint le chiffre de 1,100,000 quintaux métriques.

Mais lorsqu'ont éclaté les événements de 1848, il a bien fallu s'arrêter dans cette voie, car nos ventes ont instantanément diminué d'un tiers, de plus de 4,000,000 de quintaux métriques en une année.

La crise a été longue. Pendant cinq années, elle a condamné la Compagnie à laisser improductives des exploitations dont elle entretenait néanmoins les travaux à grands frais, pour qu'elles fussent prêtes à prendre leur activité le jour où la consommation reprendrait elle-même son essor.

Durant ces cinq années, nos magasins ont toujours été approvisionnés. Ils l'ont été jusqu'à l'encombrement, en 1848 et 1849, alors que nous nous étions imposé le coûteux devoir de maintenir à tous nos ouvriers du travail et des salaires, pour préserver le grand foyer industriel, au sein duquel nous occupions une si large place, des désordres que suscitaient partout en France la misère et l'oisiveté.

Voici quelles ont été, pendant cette triste période, les quantités de charbons invendus et restés sur les plâtres au 31 décembre de chaque année :

| | | |
|---|---|---|
| 31 décembre 1848 | 1,388,000 | q. m. |
| — 1849 | 1,040,000 | — |
| — 1850 | 958,000 | — |
| — 1851 | 827,000 | — |
| — 1852 | 675,000 | — |

L'approvisionnement au 31 décembre 1852 aurait dépassé 4 millions de quintaux métriques, si l'accroissement qu'avait repris alors notre production n'avait été interrompu, dans le bassin du Rive-de-Gier, par une grève qui a occasionné un déficit de près de 400,000 quintaux métriques.

L'extraction annuelle de la Compagnie a donc été, jusqu'à la fin de 1852, toujours considérable, même alors que la vente allait décroissant ; toujours supérieure aux demandes de la consommation, même quand celle-ci manifestait des besoins subits, imprévus et qui dépassaient les proportions connues.

Quant aux prix de vente, la moyenne des prix officiellement constatée pour 1845, était de 0 fr. 88 c. par quintal métrique. Cette moyenne, depuis 1846, première année de l'existence de la Compagnie, jusqu'au 31 décembre 1853, a subi les fluctuations suivantes :

| | | |
|---|---|---|
| 1845, avant l'existence de la Compagnie, | 0 f. | 88 c. |
| 1846, 1re année avant l'existence de la C°, | 0 | 96 |
| 1847, | 0 | 98 |
| 1848, | 1 | 00 |
| 1849, | 0 | 99 |
| 1850, | 0 | 96 |
| 1851, | 0 | 94 |
| 1852, | 0 | 90 |

L'association des mines de la Loire n'a pas été un monopole ; elle n'a eu ni pour but ni pour résultat possible de disposer abusivement des cours, puisqu'après sept années d'existence, elle vendait la masse de ses charbons 2 centimes seulement de plus, par quintal métrique, que ne l'avaient fait les exploitants à l'état de division et de concurrence.

Il est vrai que pendant cette période de temps, en 1848, le prix moyen s'était élevé de 12 cent. au dessus de ce qu'il avait été en 1849. Mais ce fait, anormal en apparence, provient uniquement de ce que, pendant ces années malheureuses, le chômage des grands établissements industriels avait laissé un déficit considérable dans la proportion pour laquelle les charbons de basse qualité contribuent d'ordinaire à l'ensemble des ventes. Aussi, pendant les années suivantes, à mesure que l'équilibre se rétablit entre les diverses consommations, voit-on le prix moyen décroître successivement et revenir en 1852 au prix de 1845.

Ces faits, ces chiffres, Messieurs, sont incontestables. La Compagnie peut les opposer aux exagérations intéressées dont le mouvement de nos prix de vente a été l'objet.

Nous voici parvenus à une troisième phase de notre existence sociale. Après cinq années de langueur et d'inertie industrielle, 1853 fait revivre enfin le travail et la prospérité.

Combien ce réveil de l'industrie a été soudain, à quels symptômes il s'est manifesté, quelles ont été, brusquement, sans transition, ses conséquences, tout le monde s'en souvient. Tout à coup, le travail a succédé au chômage des usines, les feux depuis longtemps éteints se sont rallumés, des fonderies, des forges nouvelles, pour ainsi dire improvisées, sont venues ajouter leurs exigences aux besoins déjà si considérables de la consommation ; et comme ce retour au travail était général, comme il prenait à l'improviste, non-seulement les exploitations françaises, mais aussi les houillères belges, anglaises, prussiennes, comme la rareté du charbon se faisait à la fois sur tous les marchés, la spéculation excitée s'emparait de tous les approvisionnements entassés sur les mines et ajoutait à la différence des circonstances les complications et le danger de ses accaparements.

Pendant ce temps, et lorsque nous mettions tout concours à plus haut prix que jamais, les ouvriers, sollicités par l'abondance du travail à l'extérieur et par l'avantage momentané d'un salaire supérieur, abandonnaient les mines pour les travaux des usines ou pour ceux des chemins de fer, au risque de déranger l'équilibre de la production houillère, premier élément de prospérité et même d'existence pour toutes les industries.

Cette crise, si heureuse qu'elle fût dans son principe, avait donc, ainsi que toutes les crises, ses inconvénients et jusqu'à un certain point, ses désordres.

Qu'une telle situation eût trouvé notre Compagnie au dépourvu ; qu'il nous eût été impossible, dans le premier moment surtout, de faire face à des exigences qui, partant ailleurs que sur nos mines, déjouaient les prévisions, nous n'aurions point à nous en défendre. Pas une houillère, pas une usine, en France ou à l'étranger, n'était prête pour une telle situation. Aux organisations industrielles les plus complètes et les plus fortes, il faut du temps pour se développer ou seulement pour raviver leur activité amortie. Qui pourrait nous blâmer d'avoir eu besoin des mêmes délais que, par la force des choses, toutes les exploitations réclamaient pour se mettre au niveau des besoins.

On n'a pas tenu compte à notre Compagnie de ces difficultés. C'est qu'il y avait, en dehors des intérêts industriels, des passions qui se faisaient, contre elle, une arme des prospérités de 1853, comme on s'était déjà armée des désastres de 1848. Les embarras qui se produisaient dans l'immense foyer industriel de la Loire et du Rhône, dénaturés dans leurs causes, exagérés dans leurs conséquences, ont été dénoncés au gouvernement comme le résultat de l'imprévoyance et des spéculations de la Compagnie.

Le gouvernement s'est ému de ces dénonciations, dont la persévérance n'atténuait pas l'injustice. Une décision de M. le ministre des travaux publics, du 14 octobre 1853, nous a enjoint de reprendre divers travaux destinés à augmenter notre production de 4,000 quintaux métriques par jour, comparativement à celle de 1852.

Surpris des dispositions que le gouvernement témoignait à l'égard de la Compagnie, nous avons dû lui signaler la complète inexactitude des renseignements qui lui avaient été donnés ; vous avez pu en juger déjà, Messieurs, par les détails que nous venons de mettre sous vos yeux.

On nous opposait l'élévation des prix de vente. Nous avons prouvé que, loin d'être abusive, elle a été amenée, en grande partie, par l'accroissement qui s'est produit sur le prix de revient à raison du prix de renchérissement de la main-d'œuvre, des fers, des bois et de toutes les matières qui sont absorbées en masse énormes pour nos exploitations. Comparé aux prix de 1852, la moyenne de ceux de 1853 a été de 0,98 c. ; c'est une augmentation de 0,8 c. et non de 60 0/0, comme on n'avait pas craint de le dire au gouvernement. Une telle augmentation n'a rien assurément d'excessif, si on la rapproche des circonstances que

Digitized by Google

nous venons d'indiquer. Et d'ailleurs, était-il juste, alors que les industries dont la houille est l'indispensable aliment voyaient augmenter leurs bénéfices, que l'industrie houillère seule ne profitât pas de ce retour à la prospérité générale? Nous pouvons dire, Messieurs, que si nous en avons pris notre part, elle n'a été nullement exagérée.

On nous opposerait l'insuffisance de la production. Nous avions sur nos mines un approvisionnement de près de 700,000 quintaux métriques, auquel s'ajoutait un approvisionnement de plus de 100,000 quintaux métriques dans les entrepôts que nous avons installés, en dehors du bassin, au milieu des grands centres industriels.

On nous accusait d'imprévoyance, d'inertie, assertions bien étranges, Messieurs, en présence des détails que nous avions donnés publiquement dans notre assemblée générale de 1853, au sujet du vaste ensemble des travaux neufs qui étaient en voie d'exécution depuis le commencement de 1852, et auxquels nous avions affecté un crédit spécial de 2 millions.

Nous ne voulons point reproduire dans tous ses détails le programme de ces travaux, parmi lesquels nous rappellerons seulement ici l'installation, dans la concession, du treuil d'une puissante machine destinée à poursuivre la recherche des couches inférieures, qui, dans l'opinion des plus savants ingénieurs, doivent, suivant toute probabilité, se trouver à une profondeur d'environ 600 mètres, et dont la découverte aurait pour résultat d'accroître, dans une profondeur immense, les richesses déjà connues du bassin de Saint-Etienne.

Pendant que se poursuivaient avec une activité sans exemple ces travaux entrepris dès le commencement de 1852, quelques-uns même en 1851, nos ingénieurs, aidés des conseils de M. Callon, professeur d'exploitation à l'école impériale des Mines, préparaient de nouveaux projets, et au mois d'août 1853, ils nous demandaient pour leur exécution, qui a été immédiatement entreprise, un crédit supplémentaire de 1,500,000 fr., lequel portait à 3,500,000 fr. l'ensemble des dépenses.

Tels sont les faits que nous avons exposés à M. le ministre des Travaux publics.

Nous lui avons de plus fait connaître qu'au moment où sa décision nous était notifiée, notre production avait déjà augmenté de plus de 5,000 quintaux métriques par jour, c'est-à-dire d'une quantité supérieure à celle qui nous était demandée.

En effet, nous n'avions pas besoin d'exploitations nouvelles pour développer notre production dans des limites aussi étroites. Il suffisait de donner toute leur activité à celles que nous avions depuis longtemps préparées.

Mais une autre difficulté s'était produite: les bras avaient manqué à la Compagnie au commencement de 1843, comme ils avaient manqué à toutes les autres industries. Nous avions alors organisé, à grands frais, un recrutement, non seulement dans l'intérieur de la France, mais aussi dans le Piémont et la Savoie.

Peu à peu les ouvriers étaient revenus, et notre production avait rapidement augmenté. Elle n'était que de 33,600 quintaux métriques par jour en 1852; elle a été de 35,500 quintaux métriques pendant le premier semestre 1853; elle était parvenu à 39,000 quintaux métriques au mois d'octobre; elle est aujourd'hui de 45,000 quintaux métriques; c'est, comparativement à 1852, un accroissement de près de 12,000 quintaux métriques par jour, de plus de 30 0/0.

Aujourd'hui notre production dépasse les besoins de la consommation, et nous avons sur nos mines, dans nos entrepôts, un approvisionnement de 550,000 quintaux métriques.

Et cependant, par suite de l'insuffisance des autres bassins houillers, le rayon de nos débouchés s'est agrandi dans des proportions considérables. Le gouvernement lui-même peut en témoigner, car le département de la Marine nous a trouvés prêts à lui livrer des quantités importantes de charbon de forge pour ses ateliers de construction; de charbon en roche et d'agglomérés pour ses vaisseaux, le jour où les houillères anglaises, qui avaient eu jusque là le monopole de ses fournitures, ont été impuissantes à l'approvisionner. En 1852, et tout récemment encore, il y a moins de deux mois, nous avons traité avec ce département pour près de 380,000 quintaux métriques, dont la livraison sera bientôt achevée. Nous avons mis en outre à sa disposition, en dehors des marchés déjà conclus, tous les charbons de forge dont il peut avoir besoin, et, au minimum, 6,000 tonnes par mois de charbon en roche et d'agglomérés. — Nous avons pu faire et nous pouvons continuer ces fournitures si considérables, sans compromettre les besoins de notre ancienne consommation.

Le département de la Marine pourrait témoigner aussi, au besoin, de la modération comparative de nos prix de vente.

Nous avions espéré, Messieurs, qu'après avoir répondu aux accusations portées contre notre Compagnie, après nous être mis en mesure de satisfaire aux dispositions de l'arrêté du 14 octobre, l'existence de la Compagnie ne serait plus mise en question.

Cette espérance ne s'est pas réalisée.

Vous n'ignorez pas tout ce que nous avons fait pour empêcher le fractionnement dont la Compagnie était menacée.

Mais lorsque l'adoption de cette mesure nous a été notifiée au nom d'une volonté auguste, nous n'avions plus qu'à nous incliner.

Du moins, dans de telles conjonctures, avons-nous dû faire tout ce qui dépendait de nous pour que la division ordonnée s'accomplît de la manière la moins dommageable pour nos intérêts.

Le fractionnement se prêtait aux combinaisons les plus diverses, soit en lui-même, quant au nombre et à la délimitation des groupes qui pouvaient être formés par le partage de nos trente-deux concessions, soit dans les déductions de droit et de fait, quant aux bases sur lesquelles se feraient le démembrement et la reconstitution de toutes nos propriétés, de manière à conserver à tous les actionnaires, à la suite de cette transformation, la proportionnalité d'intérêts qu'ils possèdent dans l'unité collective, et, plus encore, de manière à maintenir intact dans sa valeur capitale et productive le gage de nos créanciers.

Le nombre des groupes à créer a été, de la part des ingénieurs du département de la Loire, l'objet d'un examen spécial, à la suite duquel ils ont proposé d'en former sept.

Nous avons combattu avec succès cette proposition devant la section des travaux publics du conseil d'Etat.

Il n'a point échappé à l'équité du Conseil que si le fractionnement était arrêté en principe, du moins convenait-il de le constituer dans des conditions toutes différentes de celles qui étaient indiquées d'abord. Il a été en conséquence d'avis de former quatre groupes, au lieu de sept, des concessions possédées par notre Compagnie.

Une dépêche de M. le ministre des travaux publics, du 11 février dernier, nous a informé que l'Empereur avait adopté cet avis.

D'après le système qu'il consacre, une unité complète, absolue, est maintenue entre les concessions qui, ayant une communauté de gisement, peuvent avoir une communauté d'exploitation. Les quatre groupes correspondent, dans leur délimitation, aux quatre groupes naturels, géologiques du bassin houiller. Grâce à ce système, il n'est pas un seul des grands centres d'épuisement et d'exploitation que nous avions créés qui ne conserve son étendue et sa puissance, ni un seul des projets dont nous avons commencé l'exécution qui ne puisse être utilement et complétement réalisé.

Dans ces limites, si le fractionnement fait disparaître les avantages qu'auraient offerts la conservation et la consécration du système unitaire avec toute l'extension qui lui a été donnée, du moins, d'après les divisions adoptées, il ne compromettra pas nos intérêts au point où les combinaisons primitives avaient pu le faire craindre d'abord.

Une condition sur laquelle nous avions dû insister de notre soumission à un fractionnement quelconque, était que chacune des nouvelles Compagnies fût constituée en Société anonyme. M. le ministre nous a fait connaître que nous aurions à rédiger à cet effet des projets de statuts, et il nous a invités à les lui envoyer pour être soumis à l'approbation du gouvernement.

Là encore, il y avait à surmonter de graves difficultés, à sauvegarder bien des intérêts, à réserver bien des droits.

La création des nouvelles Sociétés ne se faisait pas dans des conditions ordinaires. Le passé leur léguait une dette au point de vue de laquelle il n'était point permis de détruire l'unité du gage. — C'était là, d'ailleurs, une nécessité impérieuse, et le gouvernement n'avait pas hésité à reconnaître qu'elle dominait tous les autres intérêts.

Nous croyons avoir, dans la mesure du possible et du nécessaire, satisfait à toutes les exigences de cette situation exceptionnelle et sans précédents, par le système que nous soumettons aujourd'hui à votre appréciation et à votre sanction.

Nous avons formulé ce système d'après l'avis de jurisconsultes éminents, qui nous ont apporté, dans cette circonstance, l'utile tribut de leur expérience et de leurs lumières.

L'acte explicatif du fractionnement et les statuts qui en sont la consécration vous ont été communiqués; il vous en sera donné lecture à la suite de ce rapport.

La Compagnie des mines de la Loire, en se transformant en Société anonyme, ne cesse point d'exister. Elle détache d'elle-même une partie de ses concessions qui vont former des associations distinctes. Mais chacune d'elles n'en reste pas moins le gage solidaire des créanciers; les produits de chacune n'en sont pas moins affectés par privilége au paiement de la dette.

A la nécessité d'assurer ce paiement se rattache l'organisation des mesures à prendre pour centraliser les produits qui doivent y pourvoir. On a été ainsi amené à créer une Société particulière, qui doit atteindre ce but sans porter atteinte à la liberté d'action des quatre Sociétés. De là la création d'une cinquième Société distincte, dans laquelle viennent naturellement prendre place les établissements commerciaux ou industriels possédés par la Compagnie des mines de la Loire, soit en toute propriété, soit à titre de jouissance, lesquels ont été affectés jusqu'ici au service commun de toutes les concessions, ou leur sont plus ou moins corrélatifs. Ces établissements, par leur nature ou leur destination, ne se prêteraient que difficilement à un fractionnement, à un partage ou à une liquidation.

Nous sommes convaincus que cette combinaison a pour effet de rendre les garanties et le service de la dette, sinon plus réels et plus certains, du moins plus saisissables qu'ils ne l'étaient dans les limites des conditions intervenues entre la Compagnie et ses créanciers.

Après avoir ainsi assuré les droits sacrés des tiers, il fallait donner satisfaction à ceux des actionnaires, en assurant à chacun d'eux les mêmes droits qu'ils possèdent dans la Compagnie des mines de la Loire. A cet effet, l'action possédée dans cette Compagnie sera fractionnée en quatre actions correspondant à chacune des quatre Sociétés nouvelles. Chacun des actionnaires aura donc ainsi quatre actions au lieu d'une.

En dehors de ces conditions spéciales, qui nous étaient imposées par la situation exceptionnelle dans laquelle se constituaient les nouvelles Sociétés, les statuts que nous avons préparés sont des statuts de droit commun qui ne comportent pas de commentaires.

Telles sont, Messieurs, les dispositions générales contenues dans nos projets de statuts.

M. le ministre des travaux publics les a renvoyés à l'examen de la section des travaux publics, du conseil d'Etat, et il a bien voulu nous faire connaître, il y a peu de jours, le résultat de ses délibérations.

Cette communication n'ayant jusqu'à ce moment aucun caractère officiel, nous ne saurions en faire ici l'objet d'une délibération.

Dans le complément d'instruction qui doit suivre l'avis préalable de la section des travaux publics, nous aurons à discuter les diverses questions que l'affaire soulève et à produire des observations sur quelques-unes des solutions indiquées.

Nous venons aujourd'hui, Messieurs, vous demander l'autorisation de présenter en votre nom les projets de statuts qui ont été préparés par nos conseils, et en même temps d'y apporter les modifications que nous jugerions utiles, ou de consentir celles que le Gouvernement pourrait indiquer, et que nous reconnaîtrions possibles et praticables.

Les besoins financiers des nouvelles Sociétés ont dû être, de notre part, l'objet d'un examen spécial.

Il était nécessaire, au début de ces Sociétés, de leur assurer des ressources assez considérables pour les affranchir de l'obligation de recourir aux emprunts, du moins dans les limites de l'avenir auquel nos prévisions peuvent s'étendre. Il importait de les mettre, autant que possible, à l'abri des éventualités qui pourraient leur imposer le fardeau d'une dette particulière, ajoutée à la dette commune, qui pèse déjà solidairement sur chacune d'elles.

Les besoins nouveaux auxquels il fallait pourvoir étaient de plusieurs sortes. Nous avions d'abord à garantir un fonds suffisant aux travaux neufs, soit pour

Digitized by Google

terminer ceux qui ont été entrepris, et dont le plan général comprend une dépense totale de 3,500,000 f.; soit pour en exécuter d'autres, qui ont été reconnus nécessaires par nos ingénieurs, en vue de compléter le système d'exploitation de chaque Société nouvelle, dans les conditions d'isolement et d'indépendance faites par le fractionnement. Nous avions de plus à constituer, dans le fonds de roulement de chaque groupe, la somme de capitaux nécessaire aux avances qu'exige le mouvement journalier de la production de la vente, en tenant compte du développement d'une puissance productive que l'ensemble des travaux entrepris ou projetés doit porter, dans un délai de quatre à cinq années, de 16 millions à 20 millions de quintaux métriques.

D'après nos évaluations, le chiffre des ressources supplémentaires à créer pour doter d'une manière suffisante nos travaux neufs, et pour proportionner le fonds de roulement aux besoins de chaque groupe, s'élèveront à une somme d'environ 4 millions.

Dans le cas où cette somme serait reconnue insuffisante, nous vous rappelons que, par une délibération du 30 mars 1853, vous avez autorisé l'affectation au fonds de roulement du reliquat d'obligations de l'emprunt de 1852 qui seraient disponibles en sus des besoins de la conversion des anciens emprunts.

Pour réaliser la somme de 4 millions, destinée aux travaux neufs, le meilleur mode à adopter, dans les circonstances actuelles, nous a paru être une création de 7,685 actions, ce qui porterait le total des actions de la Société à 80 000, chiffre fixé par nos anciens statuts. Quant au placement de ces actions, nous avions à choisir entre plusieurs systèmes : celui d'un contrat de vente passé pour la totalité avec une maison de banque, celui d'une souscription exclusivement ouverte aux actionnaires, ou enfin un système mixte qui réunit les avantages des deux premiers. C'est à ce dernier mode que nous nous sommes arrêtés définitivement.

En premier lieu, nous avions cru devoir adopter une autre combinaison. Il y a trois mois, lorsque la mesure du fractionnement venait d'être décidée, et au moment où l'administration nous invitait à présenter des projets de statuts, nous avons passé avec la Société générale du Crédit mobilier un double traité, qui avait à la fois pour objet de faciliter les services financiers des futures Compagnies, de leur garantir la réalisation des ressources nécessaires à la constitution de leurs fonds de roulement, et en même temps de leur assurer le concours d'une grande institution de crédit, appelée par la nature de son principe à seconder puissamment l'établissement des entreprises industrielles qui réclament la forme anonyme. Les conventions avaient été établies de part et d'autre sur des bases équitables. A une époque où les éventualités politiques étaient menaçantes, et où, sous le coup des injonctions qui venaient de frapper la Compagnie, le cours de nos actions avait subi une dépréciation considérable, nous avions obtenu de la Société générale du Crédit mobilier, en dehors du concours effectif qu'elle nous a prêté, des conditions financières que nous vous présenterions aujourd'hui, dans la teneur primitive, si elles étaient conciliables, pour la forme, avec certaines modifications que le gouvernement paraît vouloir introduire dans nos projets de statuts. La Société générale du Crédit mobilier, instruite, comme nous, des désirs du gouvernement, n'a pas hésité à nous accorder certains changements, sinon dans le principe, du moins dans la forme des conventions originairement arrêtées. Les Compagnies auront, quant aux traités de banque, à pourvoir elles-mêmes à leurs mouvements de fonds, et conserveront à cet égard, comme pour le reste, toute leur indépendance.

Secondement, à la place d'une négociation d'actions qui, n'étant que facultative, et restant soumise à de certains délais, n'aurait pas créé, ainsi que le gouvernement le déclare nécessaire, une ressource immédiate et déterminée d'avance au début même de l'institution de chaque Compagnie nouvelle, la Société générale du Crédit mobilier, tenant compte des exigences de notre situation, et voulant, comme elle l'a fait jusqu'ici, coopérer efficacement à la reconstitution de notre affaire sur ses nouvelles bases, nous a offert les conditions suivantes, que nous avons acceptées et que nous soumettons avec confiance à votre ratification.

Soit la teneur de ces conditions :

« Par avenant aux traités intervenus le 27 mars » dernier, entre la Société générale du Crédit mobi- » lier et la Compagnie des mines de la Loire, par ap- » plication et au besoin interprétation desdits traités, » pour répondre au désir manifesté par le gouverne- » ment, de voir s'effectuer le plus promptement pos- » sible la négociation des 7,685 actions nouvelles que » doit créer la Compagnie des mines de la Loire, les » parties sont tombées d'accord de ce qui suit :

» 1° Sur les 7,685 actions à créer et à émettre immédiatement par la Compagnie des mines de la » Loire, aux termes de l'art. 1er du traité du 27 mars » dernier, 5,685 actions seront réservées pour être » exclusivement offertes aux actionnaires de la Compagnie des mines de la Loire à 25 fr. au-dessous du » cours moyen de la Bourse de Lyon du 5 juin cou- » rant, dans la proportion du nombre de leurs ac- » tions.

» 2° La souscription sera ouverte dans les bureaux » de la Compagnie à Paris et à Lyon, et à Genève, » chez MM. Lombard Odier et Cie, banquiers, le 8 » juin courant, à dix heures du matin ; elle sera for- » mée irrévocablement le 21 du même mois, à six » heures du soir.

» 3° Si les actionnaires ne souscrivent point la totalité » des 5,685 actions qui leur seront réservées, la por- » tion de ces actions qui demeurerait sans preneurs » est d'ores et déjà souscrite par la Société générale, » et cédée par la Compagnie des mines de la Loire » à 50 fr. au-dessous du cours moyen mentionné ci- » dessus.

» 4° Les 2,000 actions formant le solde sont d'ores » et déjà souscrites par la Société générale, au » prix de 800,000 fr., auquel la Compagnie des mines » de la Loire les lui cède.

» 5° La Compagnie des mines de la Loire s'oblige à » remettre à la Société générale, contre paiement de » ladite somme, lesdites actions aux noms qu'elle in- » diquera.

» 6° Une commission de 25 fr. est allouée à la So- » ciété générale du Crédit mobilier sur chaque action » souscrite par les actionnaires de la Compagnie des » mines de la Loire. »

Tel est, Messieurs, le compte que votre Conseil d'administration avait à vous rendre. La mission qu'il avait reçue de vous est près de finir. Il n'a fallu rien moins que la confiance dont vous l'avez constamment honoré, pour le soutenir au milieu des circonstances difficiles que nous avons traversées. C'est à l'aide de cette confiance qu'il a pu poursuivre une tâche bien laborieuse, mais à laquelle il n'a cessé de se dévouer avec cette ardeur qu'on aime à porter aux choses grandes et utiles. S'il lui est pénible de voir se transformer aujourd'hui l'œuvre à laquelle il avait consacré dix années de travail et d'efforts, du moins il garde l'espoir que les sacrifices que vous êtes appelés à faire ne seront pas pour vous sans compensation, et que, grâce aux dispositions qui ont successivement développé et affermi les éléments de votre prospérité, elle est assise sur des bases assez solides pour subir sans danger la nouvelle épreuve qui vient l'atteindre.

Les deux questions principales sur lesquelles vous aurez à délibérer en assemblée générale ordinaire ont été énoncées au début du rapport que vous venez d'entendre. Elles s'appliquent aux comptes de l'exercice 1853 et à l'emploi du produit de la vente des actions que nous possédions dans la Compagnie de Firminy.

Vous avez en outre à pourvoir au remplacement des trois membres du Conseil dont les pouvoirs expirent, aux termes de l'art. 15 des Statuts. Ce sont MM. Lacombe, Gustave Delahante et Raabe. Nous devons vous rappeler que les administrateurs sortants sont rééligibles.

M. le vicomte Benoist d'Azy n'a pas pu, par suite d'engagements antérieurs, prendre dans le Conseil la place à laquelle vous l'aviez appelé par un vote de votre dernière assemblée. Nous avons provisoirement nommé pour le remplacer M. le comte de Montalivet, et cette nomination sera soumise à votre ratification.

Vous aurez à nommer la Commission qui sera chargée de vérifier les comptes de l'exercice 1854, dans les limites que donnera à la durée de cet exercice l'époque fixée par les statuts pour l'entrée en exercice des Sociétés nouvelles.

Enfin, nous aurons à procéder au tirage des numéros des trois séries de nos anciens emprunts qui, dans les conditions antérieures à la conversion, sont remboursables au 1er février 1855. Ainsi que nous l'avons expliqué l'année dernière, les obligations converties devront, pour la régularité de l'opération, prendre part au tirage, et celles qui sortiront se trouveront annulées ;

Le tirage doit comprendre :

| | | |
|---|---|---|
| 1° 147 obligations de la | | 1re série. |
| 2° 24 | — | 2e — |
| 3° 339 | — | 3e — |
| Total, 510 | | |

*En résumé,*

Nous soumettons à votre assemblée générale ordinaire les résolutions suivantes :

1° Approbation des comptes de l'exercice 1853 ;

2° Fixation du dividende de l'année à 42 fr. par action, soit à la somme de 3,037,230 fr. sur celle de 3,262,533 fr. 06 c., représentant les bénéfices de l'exercice 1853 ;

3° Maintien au compte de profits et pertes de la somme de 225,303 fr. 06 c., formant le reliquat de ces bénéfices.

4° Attribution au fonds de roulement du produit de la vente des actions de la Compagnie de Firminy ;

5° Nomination de trois membres du Conseil, en remplacement de MM. Lacombe, Gustave Delahante et Raabe, administrateurs sortants par la voie du sort ;

6° Vote sur la nomination provisoire faite par le Conseil de M. le comte de Montalivet, en remplacement de M. le comte Benoist d'Azy ;

7° Nomination de la Commission de comptabilité ;

8° Tirage au sort de 510 obligations des anciens emprunts remboursables au 1er février 1855.

Nous soumettons ensuite à votre assemblée générale extraordinaire, constituée et délibérant dans les formes prescrites par l'art. 32 des statuts, les résolutions suivantes :

1° Délégation au Conseil d'administration des pouvoirs nécessaires, à l'effet de poursuivre auprès du gouvernement l'homologation des statuts annexés au rapport du Conseil, et de consentir les modifications qui pourraient être faites par le gouvernement à ses statuts ;

2° Autorisation donnée au Conseil d'émettre 7,685 actions, et de les offrir, par voie de souscription, aux actionnaires de la Compagnie, jusqu'à concurrence de 5,685 ;

3° Ratification du traité passé avec la Société générale du Crédit mobilier, pour compléter et assurer la souscription des 7,685 actions nouvelles ;

4° Nomination des Conseils d'administration des futures Sociétés.

## Chemins de fer du Midi.

### RAPPORT

*A l'assemblée générale du 30 mai 1854*

Présidence de M. Emile Pereire, président du Conseil d'administration.

*(Suite.)*

#### MATÉRIEL.

Le devis du matériel et de l'outillage des ateliers s'élève à la somme de 24,331,679 fr.

Les commandes déjà faites s'élèvent à la somme totale de 14,254,782 fr.

Elles comprennent, indépendamment d'un outillage pour les ateliers :

105 machines locomotives,
42 voitures de 1re classe,
40 voitures mixtes de 1re et de 2e classe,
30 voitures de 2e classe,
60 voitures de 3e classe,
40 wagons à bagages,
1000 wagons à marchandises,
181 wagons pour le ballast et les terrassements.

Le matériel livré, malgré les retards que nous ont fait subir plusieurs constructeurs, sera plus que suffisant pour les besoins de l'exploitation, lorsqu'elle sera organisée sur les sections de

Digitized by Google

Bordeaux à Bayonne et de Bordeaux à Langon.

Le choix d'un emplacement pour l'atelier central des réparations du matériel a été l'objet d'études détaillées. Nous avons adopté Bordeaux, point de convergence obligé de tous les véhicules affectés au transport. Il nous a paru convenable de placer dans cette ville l'atelier principal des locomotives, des voitures et des wagons, afin de centraliser tous les travaux d'atelier sur le point où s'exercera le mieux le contrôle de l'administration de la Compagnie.

On prépare, dès ce moment, l'emplacement des ateliers et du dépôt de machines au point où s'opère la jonction des deux lignes de Cette et de Bayonne.

### SITUATION DES MARCHÉS ET DES ADJUDICATIONS.

*Dépenses au 1er mai 1854.*

Nous pensons qu'il est intéressant de mettre sous vos yeux la situation des engagements auxquels nous aurons à satisfaire, par suite, soit des adjudications faites pour l'exécution des terrassements et des travaux d'art, soit des marchés contractés pour la fourniture des matériaux de la voie et du matériel. Mais nous devons auparavant vous faire connaître le système que nous avons suivi pour la conclusion de ces nombreuses transactions.

Lorsqu'une adjudication de travaux doit avoir lieu, l'ingénieur en chef de la section appelle les entrepreneurs disposés à s'en charger, à prendre connaissance des clauses et conditions générales adoptées, une fois pour toutes, par le conseil d'administration, sur la proposition du Comité de Direction et de contrôle des travaux. Les projets, détails estimatifs et devis par série de prix, dressés par les ingénieurs et approuvés par le Comité de direction, sont portés à la connaissance des intéressés, et chaque entrepreneur, à un jour et à une heure fixes, dépose ensuite une soumission cachetée, indiquant le rabais auquel il prend l'engagement d'exécuter les travaux. Ces soumissions, dépouillées par l'ingénieur en chef de la section, sont l'objet d'un rapport qu'il transmet au Comité de direction, en proposant de faire un choix parmi les entrepreneurs qui ont concouru. Ce choix est motivé sur l'importance du rabais, sur les ressources en capitaux et en matériel, sur la capacité de l'entrepreneur, sur les facilités que ses engagements antérieurs lui laissent pour contracter de nouvelles entreprises, etc. Il est, en dernier lieu, ratifié ou modifié par le conseil d'administration. Sauf de rares exceptions, l'importance du rabais a été la cause déterminante de préférence. A part deux entreprises, dont les titulaires n'ont pu tenir leurs engagements et nous ont momentanément créé quelques embarras, nous n'avons qu'à nous féliciter de l'adoption de ce système qui, tout en nous exonérant des inconvénients que présente trop souvent l'adjudication publique et au rabais, nous en a assuré tous les avantages.

Les adjudications ont été faites jusqu'ici par lots, dont l'importance n'a pas dépassé 2,300,000 fr., et les rabais ont varié de 0 à 12 0/0. Dans tous les cas, elles ont démontré le soin avec lequel ont été dressées les séries de prix appropriées aux ressources des localités.

Les commandes à faire aux usines ou aux ateliers de construction ont été préparées par les soins du Comité de direction des travaux. Les fournisseurs à qui l'état de leurs travaux permettait de concourir et qui présentaient les garanties de bonne exécution nécessaires, ont été appelés à soumissionner. Leurs offres ont été comparées avec les prix payés par d'autres Compagnies, et lorsque, après de longues négociations, les bases d'un traité ont été arrêtées avec un constructeur ou un maître de forges, elles ont été soumises au conseil d'administration, qui a statué en dernier ressort.

Ce système de transactions, dont nous venons de vous faire connaître les bases, nous a donné jusqu'ici d'excellents résultats.

Le surcroît de dépenses qu'il entraîne pour le personnel de Direction des travaux, est loin de pouvoir être mis en balance avec les économies qu'il nous permet de réaliser, et avec les garanties de bonne exécution qu'il nous assure.

Le Conseil est heureux de saisir cette occasion de rendre un témoignage public de sa satisfaction aux membres du Comité de Direction des travaux, à l'Architecte en chef de la compagnie, et aux ingénieurs placés à la tête des diverses sections de la ligne.

Tous ont rivalisé de zèle pour la défense de nos intérêts, tous nous ont apporté un concours infatigable et dévoué.

| | |
|---|---|
| Les marchés passés pour la fourniture et la pose de la voie s'élèvent à | 29,500,000 |
| Ceux pour les travaux de construction, terrassements, travaux d'art, stations, etc., à | 24,387,322 |
| Les terrains acquis à l'amiable ou par expropriation, s'élèvent à | 1,486,000 |
| Le marché passé pour la fourniture de matériel fixe et roulant s'élève à | 14,254,782 |
| Montant total des engagements sans y comprendre les dépenses du personnel et le paiement des intérêts des actions | 69,728,104 |

### EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER DE BORDEAUX A LA TESTE.

En vertu d'une convention passée le 27 septembre 1852, le chemin de fer de la Teste a été incorporé dans notre concession. Ce chemin étant placé sous le séquestre, nous avons dû préalablement rembourser à l'Etat les avances faites pendant qu'il était administré sous sa surveillance.

L'ancienne Compagnie a dépensé pour la construction de ce chemin, pour son matériel et autres débours, une somme de 5,953,936 fr. 58 cent. Sa longueur est de 53 kilomètres. Indépendamment des relations locales qu'il assure, il transporte les nombreux voyageurs qui, pendant la belle saison, vont prendre les bains de mer à Eyrac, sur les bords du bassin d'Arcachon. L'affluence chaque jour croissante des baigneurs a amené la création d'une nouvelle ville, qui se développe avec une rapidité dont aucune contrée de France n'offre assurément d'exemple.

Ce chemin amène à Bordeaux le poisson pêché dans le bassin d'Arcachon; il transporte les bois, résines et autres produits des Landes qu'il recueille sur son passage, ou qui lui sont amenés par le canal des Etangs.

D'après notre loi de concession, le chemin de Bayonne emprunte le chemin de la Teste sur 40 kilomètres. Afin d'éviter le paiement d'un péage sur un parcours aussi considérable, la ligne tout entière a été acquise par nous, par un traité passé avant la constitution de notre Société, et aux termes duquel nous devons payer les dettes de l'ancienne Compagnie et nous charger des travaux de la réfection de la voie et du matériel. Au moyen de ce paiement, l'exploitation nous est entièrement abandonnée; elle se confond avec celle du chemin de Bayonne et de ses embranchements.

Sur les produits nets de l'ensemble de cette exploitation spéciale, notre Compagnie prélève la charge des emprunts, puis l'intérêt à 5 p. 0/0 de toutes les dépenses nécessitées par la construction des lignes de Bayonne et de ses embranchements et la réparation de celle de la Teste; l'excédant, formant le bénéfice, est partagé en deux parties égales : l'une appartient aux ayant-droit du chemin de fer de la Teste, l'autre est dévolue à notre Compagnie.

Le paiement des dettes de l'ancienne Compagnie de la Teste et le remboursement des obligations sorties au tirage ont rendu nécessaire le débours d'une somme de 431,340 53

Nous avons eu à rembourser à l'Etat :

1° Pour avances par lui faites pendant le séquestre, 77,827 75

2° Pour frais de surveillance depuis 1843 jusqu'à 1852, 24,643 95

402,471 70 402,471 70

Total, 833,812 23

Nous restons en outre chargés du service des obligations qui, au 31 décembre dernier, s'élevaient à 840, au capital de 1,000 fr. portant 50 fr. d'intérêt et remboursables à 1,250 fr.

L'insuffisance du capital primitif, les difficultés d'une exploitation nouvelle dans un pays où tout était à créer, n'avaient pas permis à l'ancienne Compagnie du chemin de la Teste de tirer de cette ligne le parti qu'on en pouvait obtenir.

Nous sommes entrés en possession de cette exploitation le 1er mai 1853; le manque de rails nous a empêchés l'an dernier de renouveler la voie, on s'en occupe aujourd'hui; quant au matériel, pour suppléer à son insuffisance, nous avons dû acheter d'urgence un certain nombre de machines et de voitures à voyageurs, que les Compagnies des chemins de Rouen et du Nord nous ont cédé à des prix convenables.

Les premiers résultats de cette amélioration partielle ont donné, pour l'année comprise entre le 1er mai 1853 et le 30 avril 1854, une recette de 350,816 20

La période correspondante de l'année précédente n'avait donné qu'une recette de 255,066 43

L'excédant est donc de 95,749 77

Voici le tableau comparatif des diverses branches de recettes de l'une et de l'autre période :

| Nature des recettes. | Montant des recettes. En 1853-1853 | En 1852-1853 |
|---|---|---|
| Voyageurs, | 199,088 65 | 147,528 40 |
| Bagages et messagerie, | 10,514 95 | 6,424 70 |
| Marée, | 31,260 10 | 36,908 15 |
| Marchandises à petite vitesse, | 109,952 50 | 64,205 08 |
| Totaux, | 350,816 20 | 255,066 33 |

Ces résultats ne représentent que le trafic propre du chemin de fer de la Teste. Ils ne comprennent pas les transports effectués pour le service de la construction des nouvelles lignes concédées ou pour la restauration de la ligne de la Teste elle-même.

Les principaux chapitres des recettes présentent un accroissement :

Sur les voyageurs, de 34 0/0;

Sur les transports de la petite vitesse, de 71 0/0.

Digitized by Google

L'ensemble du trafic présente un accroissement de 37 0/0.

Les transports à petite vitesse, qui se sont accrus dans une si forte proportion, sont appelés, tant sur cette ligne que sur celle de Bayonne, à recevoir un assez grand développement lorsque la voie nouvelle permettra d'effectuer ces transports avec un matériel puissant et suffisant pour répondre à tous les besoins. Les éléments de ce trafic sont les transports de minerais pour les usines, celui des résines, et principalement celui des bois qui, par la consommation de Bordeaux et du bassin de la Garonne, sont susceptibles d'un grand accroissement.

En résumé, l'exploitation de cette ligne pendant l'exercice 1853 (8 mois), a donné une recette de 261,543 18

Les dépenses d'exploitation et d'entretien ordinaire et extraordinaire se sont élevées à 242,365 19

Ce qui représente un bénéfice net de 19,177 99

Les frais pendant l'exploitation restreinte des huit premiers mois de notre prise de possession ont été exceptionnellement considérables. Ce fait s'explique aisément par l'état du chemin et du matériel et par les réparations extraordinaires qu'il a fallu faire en attendant que la ligne ait pu être ramenée à son état normal.

Dès notre prise de possession nous avions pensé qu'il serait utile de créer des relations suivies entre Bordeaux et la côte d'Espagne par la Teste; nous avons essayé dans ce but, de créer un service de bateaux à vapeur entre le bassin d'Arcachon et les ports de Saint-Sébastien, Bilbao et Santander. Cette entreprise était prématurée; les difficultés de toute nature que nous avons rencontrées pour établir des relations régulières avec l'intérieur de l'Espagne, l'inachèvement du chemin de fer de la Teste, que nous n'avons pu prolonger jusqu'aux bords du bassin d'Arcachon, nous ont décidée à suspendre dès le mois d'octobre dernier cet essai, que nous pourrons reprendre avec plus de succès, lorsque notre service d'exploitation aura reçu une organisation définitive.

### CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Nous vous annonçions, l'année dernière, que nous prendrions possession du canal latéral le 6 mai; ce délai s'est prolongé d'un mois. Le tarif soumis dès la fin de mai à l'homologation ministérielle n'a pu être mis en vigueur qu'à partir du 11 octobre; il en résulte que les recettes n'ont pris toute leur importance que dans les derniers mois de l'année.

Elles s'élevaient au 31 décembre à 190,130 fr. 33 c.

Les dépenses de toute nature à 161,522 71

Excédant des recettes sur les dépenses, fr. 28,907 62

Le tonnage à continué a s'accroître dans une proportion considérable. Dans le courant de l'année entière, en y comprenant les cinq mois de la gestion de l'Etat. il s'est élevé, pour les transports à toute distance, à 540,516 t.

Pour le nombre de tonnes transportées à la distance entière à 280,000 t.

En 1852, le nombre total de tonnes ramenée à la distance entière, de Toulouse à la Baisse, n'était que de 216,000 t.

En 1851, le canal étant exploité entre Toulouse et Agen, n'avait transporté à la distance entière que 144,000 tonnes.

Il y a donc dans le tonnage transporté par le canal une progression soutenue (le doublement en deux ans) que l'application du tarif normal n'a point ralentie.

La répartition du tonnage entre les deux directions a été, pour le nombre brut des tonnes :

| | | |
|---|---|---|
| A la descente, | 315,202.8 | — 61 0/0 |
| A la remonte, | 195,313.9 | — 39 0/0 |

Les résultats de l'exploitation ont, d'ailleurs, pleinement confirmé les prévisions de l'ingénieur en chef, chargé par nous de l'exploitation du canal. Les dépenses mensuelles restent inférieures, en moyenne, à 25,000 fr., — ce qui représente, pour l'année, un maximum de 300,000 fr.

Le budget dressé pour 1854, en prenant pour base les résultats constatés depuis l'application du tarif de la Compagnie, porte la recette totale à 800,000 fr.; — ce sera donc un produit net de 500,000 fr., réalisé, dès la première année d'exploitation régulière, sur les 141 premiers kilomètres du canal, dont la longueur totale est de 209 kilomètres.

Nous nous occupons activement de l'étude des projets nécessaires pour la concession des eaux dont nous sommes autorisés à disposer pour la création de forces motrices et pour les irrigations. De nombreuses demandes en commandes en concession nous ont déjà été adressées. Nous trouverons là une source importante de revenus. Nous fixerons par ces concessions, sur notre double parcours de voie navigable et de chemin de fer, des industries variées qui, en augmentant les moyens de travail et la richesse agricole et industrielle des contrées que nous allons desservir, viendront, en même temps, accroître la masse de nos transports.

Nous espérons arriver à dépasser l'évaluation de l'exposé des motifs du projet de loi qui a servi de base à la concession, et qui portait le revenu net du canal à 850,000 fr.

Il ne faut pas, toutefois, se dissimuler qu'à l'aide du matériel puissant que les Compagnies de chemins de fer ont été successivement amenées à appliquer au transport des marchandises, et qui sera tout d'abord installé à l'état normal sur les chemins du Midi, la voie de fer serait dans le cas d'absorber avec avantage une partie importante du trafic dont la voie d'eau a aujourd'hui le monopole. Mais à la faveur de la combaison qui nous a rendus propriétaires des deux voies de transport, tout esprit de concurrence nuisible se trouve écarté; nous retrouverons sur une voie ce que nous serons dans le cas de perdre sur l'autre, et nous aurons à rechercher les moyens de remplacer les transports que le chemin de fer enlèvera au canal, par d'autres produits qui figurent à peine aujourd'hui dans ses perceptions, tels que la houille, le coke, les matériaux de construction, les engrais, et d'autres matières premières nécessaires à l'agriculture.

Quoi qu'il en soit, le mouvement considérable qui s'opère déjà sur le canal latéral est un des signes les plus certains du succès réservé aux voies de fer que nous allons exploiter.

La Compagnie s'est associée aux mesures adoptées par le gouvernement et par les Compagnies de chemins de fer, pour atténuer les effets de la crise des céréales; elle a réduit le péage des céréales à 0 fr. 0035 par tonne et par kilomètre. Il en est résulté une diminution importante sur les recettes qui, depuis que la mesure a été appliquée jusqu'au 30 mars dernier s'élevait à 56,866 fr. 69 cent. Si ce sacrifice n'a pas entièrement profité aux consommateurs, il a contribué à l'effet moral produit par l'ensemble des mesures sagement combinées par le gouvernement.

Nous ne sommes pas encore fixés sur l'époque à laquelle le canal pourra être ouvert à la navigation jusqu'à son *terminus* à Castets, mais les travaux exécutés par l'Etat et à ses frais s'achèvent rapidement, et nous espérons être bientôt en possession de notre voie navigable sur toute son étendue.

### SITUATION FINANCIÈRE.

Notre situation financière au 31 décembre 1853 se résume ainsi :

| | | |
|---|---|---|
| Il a été appelé 250 fr. sur 134,000 actions, | | 33,500,000 » |
| A déduire : Versements non encore effectués, | | 889,370 » |
| Reste, | | 32,610,630 » |
| Cautionnements versés par les fournisseurs, entrepreneurs et employés, | | 196,333 » |
| Total, | | 32,806,983 » |
| Sur lequel il a été dépensé pour frais d'administration, construction de la voie et du matériel et avances aux entrepreneurs, | 6,795,180 90 | |
| Le complément des sommes reçues se trouve représenté de la manière suivante : | | |
| Dépenses de premier établissement pour le canal, | 10,393 04 | |
| Cautionnement de la Compagnie, | 6,216,824 95 | |
| Souscription au Sous-Comptoir des chemins de fer, | 113,000 » | |
| Effets à recevoir, | 300,000 » | |
| Caisse, | 12,224 69 | |
| Dû par les banquiers de Bordeaux et de Toulouse, | 696,927 89 | |
| Solde débiteur de la société générale de Crédit mobilier, | 18,969,598 68 | |
| Divers comptes courants, | 86,647 50 | |
| Payé pour le chemin de la Teste, | 533,813 23 | |
| | 33,645,509 88 | |
| A déduire : Intérêts non encore payé aux actionnaires, 763,343 » / Créanciers divers, 75,183, 88 | 838,526 88 | |
| Somme égale, | 32,806,983 » | 32,806,983 » |

Les intérêts payés aux actionnaires depuis la constitution de la Compagnie s'élèvent à 1,139000 fr.

Savoir :

| | |
|---|---|
| Au 30 juin 1853, | 402,000 |
| Au 31 décembre 1853, | 737,000 |
| | 1,139,000 |

Digitized by Google

Pour faire face à ce paiement, nous avons eu le produit des placements des fonds qui ont à peu près balancé cette somme. — Le compte des intérêts, au 31 décembre dernier, se soldait par un simple débours de 82,713 fr. 50 c., dans lequel figurent 37,156 fr. 68 c. pour des commissions prélevées sur l'encaissement du premier versement.

L'ensemble des comptes que nous venons de vous analyser s'est nécessairement modifié depuis le 31 décembre dernier :

| | | |
|---|---|---|
| Le montant de nos dépenses de construction, au 28 mai, s'élevait à | 15,628,277 | 02 |
| Le compte courant de nos banquiers à Bordeaux et à Toulouse était réduit à | 70,000 | » |
| Celui du Crédit mobilier à | 12,441,882 | 45 |
| Sur les versements appelés sur les actions, nous n'avions plus à recouvrer que | 7,600 | » |
| Nous avons reçu de l'Etat pour paiement du premier terme, sur la subvention du chemin de fer de Bayonne, | 1,650,000 | » |

Un second paiement de pareille somme vient d'être ordonnancé, et nous pourrons le toucher sous peu de jours.

L'avancement de nos travaux sur cette ligne rendra dans huit jours exigible un troisième paiement. — On prépare le compte pour le remettre au contrôle de l'administration supérieure.

Quant à la subvention afférente à la ligne de Bordeaux à Cette; les comptes pour le premier paiement, montant à 1,750,000 fr., sont remis au contrôle administratif ; dans quelques jours nous pourrons le recevoir ; un second paiement d'égale somme deviendra immédiatement après exigible.

Ainsi, dans la quinzaine qui va suivre, nous aurons reçu de l'Etat trois paiements de la subvention afférente à la ligne de Bayonne, de 1,650,000 f. chacun : ensemble, 4,950,000 f.

Un paiement de la subvention de la ligne de Cette, 1,750,000

Ensemble, 6,700,000

L'emploi en travaux et en acquisitions de matériel et de terrains, des sommes dont nous disposons actuellement, nous donnera droit, en outre sur la subvention, à une somme approximative de 8,000,000 fr.

Le paiement, par le Trésor, des sommes qui deviennent successivement exigibles, s'effectue avec d'autant plus de promptitude que nous avons facilité ses moyens de contrôle en mettant à la disposition de MM. les ingénieurs de l'Etat nos écritures et nos pièces comptables qui sont centralisés à Paris.

En résumé, sur le montant des 33,500,000 fr. versés par les actionnaires, et des 1,650,000 fr. payés par l'Etat ; ensemble, 35,150,000 f. »

| | | | |
|---|---|---|---|
| Nous avons employé en travaux et acquisitions diverses, en nombres ronds, | 15,600,000 f. | » | |
| Nous avons employé pour le cautionnement qui devra nous être rendu à mesure de l'achèvement des travaux, | 6,216,824 | 95 | |
| | 21,816,824 | 95 | 21,816,824 95 |
| Nous avons donc disponible | | | 13,333,175 05 |

Et nous avons à recevoir sur la subvention de 51,500,000 fr., dus par l'Etat, pour partie correspondante aux dépenses effectuées ou à effectuer avec les fonds dont nous disposons, une somme approximative de 13 millions.

Nous touchons à la période où nos règlements vont nécessiter des débours plus importants que par le passé. Jusqu'à ce jour, nous avons eu à subir les lenteurs inévitables de la rédaction, de l'examen et de l'approbation des plans et projets ; nous avons eu à conclure les marchés, et à effectuer les commandes de toutes natures. — Indépendamment de l'activité que prennent aujourd'hui les travaux, nous arrivons à l'époque où les livraisons de rails, de bois, de machines, de voitures, etc., s'effectuent ; mais d'après les dispositions que nous avons prises, la demande de nouveaux capitaux que nous serons dans le cas de faire coïncidera avec la mise en exploitation des deux premières sections de notre réseau.

La loi de concession a fixé des époques successives pour l'achèvement des travaux. Les sections de Bordeaux à Langon, de Cette à Béziers, de Lamothe à Bayonne et l'embranchement de Mont-de-Marsan, devaient être exécutés le 24 août 1854. Sauf la section de Cette à Béziers et l'embranchement de Mont-de-Marsan, dont le tracé n'est pas encore définitivement approuvé, les autres parties, malgré les retards apportés à la livraison des rails, seront à peu près exécutées dans les délais prescrits.

Quant aux autres parties du chemin, les délais d'achèvement sont ainsi fixés :

De Langon à Agen et de Narbonne à Perpignan, 24 août 1856;

D'Agen à Toulouse, 24 août 1857;

De Toulouse à Béziers, 24 août 1858.

Nous avons par conséquent un délai de plus de quatre ans, à partir de ce jour, pour accomplir nos engagements. Dans le rapport que nous vous avons présenté l'an passé, nous avons dit, que nous n'userions pas de toute la latitude que nous donne le cahier des charges, et que nos ressources et notre activité se porteraient promptement à accélérer l'achèvement du réseau entier, afin d'entrer le plus tôt possible en jouissance des produits que nous espérons. L'organisation de notre personnel, et nos principales commandes en rails, bois et matériel, ont été faits en vue d'obtenir ce résultat.

Lorsque la crise des subsistances et la guerre d'Orient sont venues apporter une grave perturbation dans l'état général des finances du pays, sans rien arrêter, sans rien changer à l'économie des travaux commandés ou entrepris, nous avons cependant cru devoir éviter de prendre des engagements nouveaux, de manière à conserver la liberté de notre action. La prudence nous commandait cette conduite. Nous avions cependant par devers nous la ressource des appels de fonds, qui ne nous aurait pas fait défaut, celle des emprunts, qui, moyennant quelques sacrifices, était encore à notre disposition ; mais nous avons cru devoir nous mettre en situation d'ajourner la réalisation de cette double ressource, si elle devenait trop onéreuse pour les actionnaires. En conséquence, nos mesures ont été prises de telle sorte qu'aucune dépense dont le résultat pouvait être immédiatement utile, n'a été négligée, mais que tout ce qui pouvait sans inconvénient être ajourné, l'a été, sans toutefois franchir les limites que nous imposaient nos engagements envers l'Etat.

Cette temporisation que nous avons cru indiquée par une appréciation exacte de la situation générale, n'a entraîné aucun fait sérieux ni aucune fausse mesure.

Nous désirions observer les événements et régler notre marche sur les phases diverses qu'ils pouvaient traverser. Dans les questions délicates de finances, il ne suffit pas d'avoir personnellement une confiance entière, soit dans les ressources du pays, soit dans l'avenir de l'entreprise que l'on dirige ; il faut encore que cette confiance puisse se communiquer sans effort à ceux dont on représente et dont on administre les intérêts. Nous croyons aujourd'hui, que la confiance que nous avons toujours eue personnellement dans la situation générale des affaires et dans l'avenir de cette entreprise est universellement partagée. La crise des subsistances est à peu près terminée, et, nous pouvons le dire, elle a été traversée heureusement. Quant à la situation politique, le pays, nous le croyons, l'a désormais mûrement appréciée, et le juste sentiment qu'il a pris de ses forces et de ses ressources l'a pleinement rassuré.

Sans vous promettre de rendre à nos travaux l'activité dont nous avons fait preuve, lorsque nous avons complété notre organisation à la fin de 1852 et au commencement de 1853, nous croyons pouvoir marcher d'un pas plus assuré que nous n'avions voulu le faire au commencement de l'année.

Par les arrangements pris avec une Société puissante, les appels de fonds que nous serons dans le cas de faire ne seront ni une charge ni un embarras pour personne; la Société générale de Crédit mobilier se chargera, moyennant un simple intérêt, d'effectuer pour le compte de ceux de nos actionnaires qui s'adresseront à elle les versements appelés.

Cet arrangement, qui vient d'être appliqué avec un succès remarquable par la Compagnie du chemin de fer de l'Est, n'est pas seulement favorable à ceux qui en profitent, il l'est encore aux actionnaires qui effectuent eux-mêmes leurs versements.

Ceux qui ne sont pas en mesure de verser ne sont plus dans la nécessité de réaliser une portion de leurs actions, et ces ventes forcées ne déprécient plus l'ensemble des titres de la Société.

Depuis le 26 février 1853 nous avons pris avec la même Société des arrangements aux termes desquels elle s'est chargée de l'émission de nos titres, du service de nos transferts, aussi longtemps que nos actions sont restées nominatives, du paiement semestriel de nos intérêts et dividendes, et, enfin, d'une manière générale, du service de nos paiements, au moyen d'un compte courant établi entre les deux Compagnies. — Aux termes d'une convention plus récente, cette Société s'est chargée, en outre, moyennant le paiement d'un faible abonnement annuel, de recevoir en dépôt tous les titres de notre Compagnie, que les porteurs pourront, en conséquence, sans avoir aucun frais de garde ni de dépôt à supporter, lui confier en échange de certificats de dépôts nominatifs.

Ces divers arrangements ont eu pour effet d'apporter dans l'organisation de notre administration centrale une grande économie, tout en nous déchargeant d'une lourde responsabilité.

Nous vous avons entretenus l'année dernière d'une ouverture que nous avions faite à M. le ministre des travaux publics, pour l'exécution du réseau pyrénéen ; nos propositions ont provoqué, ainsi qu'on devait s'y attendre, dans les contrées qu'il s'agissait de desservir, un grand émoi.

Les prétentions locales ont fait naître une vive polémique ; — les réclamations de chaque

Digitized by Google

arrondissement auraient eu pour premier résultat de tripler l'importance du nouveau réseau. Au milieu de ce conflit, le gouvernement a prescrit des études pour la détermination des tracés, et des recherches statistiques pour l'appréciation des ressources. Nous en avons attendu le résultat avec patience. Nous n'avons aucun résultat nouveau à vous signaler à cet égard, ni aucun pouvoir à vous demander.

Quelle que soit la prudence que nous ayons l'intention d'apporter dans l'emploi des capitaux qui nous sont confiés, tous nos efforts tendront à hâter le moment où notre ligne, complétement achevée, réunira l'Océan et la Méditerranée. Ce n'est qu'à cette époque que nous pourrons faire comprendre l'importance, l'utilité commerciale et politique de la ligne du Midi. Confiants dans cet avenir et fermement résolus à en développer les conséquences fécondes, nous n'avons, ainsi que nous vous l'avons dit, rien épargné, soit dans la construction de la voie, soit dans la commande du matériel, pour nous mettre en mesure de réaliser des transports à bas prix. La même pensée nous a fait donner à nos ingénieurs la recommandation constante d'éviter les fortes pentes. — Car, lorsqu'il s'agit d'un trafic important, toute augmentation de pente se traduit par une diminution de la puissance motrice, qui correspond elle-même à une augmentation de frais de transport.

La ligne du Midi réclame, sous ce rapport, les moyens de transport les plus économiques. Non-seulement les contrées traversées offrent déjà des ressources considérables que l'établissement d'un instrument aussi puissant qu'un chemin de fer doit rapidement développer; mais, indépendamment de ces ressources locales, il faut tenir un large compte du trafic auquel doit donner lieu l'avenir que réservent au bassin de la Méditerranée les événements dont il va devenir le théâtre. Le développement toujours croissant de nos colonies algériennes, le chemin de fer de Suez qui va rouvrir au commerce de l'Inde ses anciennes voies, la guerre actuelle enfin, qui sous l'influence heureuse de l'alliance des deux grandes nations placées à la tête de la civilisation, doit ouvrir au commerce de l'Europe de vastes et fertiles contrées : tout prépare entre l'Océan et la Méditerranée un mouvement d'échange dont le chemin du Midi est appelé à devenir l'un des instruments principaux.

Le mouvement de transit entre ces deux mers auquel nous avons à satisfaire, est en quelque sorte inépuisable.

Dès aujourd'hui, plus de 1,500,000 tonnes franchissent le détroit de Gibraltar; nous avons à puiser dans cet immense trafic. Quelques efforts partiels tentés dans ce but par le canal du Midi, ont déjà déterminé un mouvement important par les voies de transport lentes et incomplètes des canaux. Nous devons nous mettre en mesure de donner une large satisfaction à ces besoins nouveaux du commerce qui vont faire des ports de Bordeaux, de Cette, d'Agde, de la Nouvelle et de Port-Vendre, les entrepôts d'un mouvement commercial dont chacun de vous, Messieurs, peut apprécier l'importance pour notre pays et la fécondité pour notre entreprise.

---

## Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France.

### MODIFICATIONS AUX STATUTS.

Pardevant Me Jean Dufour et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

1° M. le comte Auguste de Mamy, ancien ministre de l'intérieur, député au Corps législatif, grand'-croix de la Légion-d'Honneur, grand'-croix de l'ordre de Léopold, demeurant à Paris, avenue des Champs-Élysées, 15;

2° M. le comte Henri de Pourtalès-Gergier, propriétaire, demeurant à Paris, rue de la Madeleine, 38;

3° M. le comte Charles de Séraincourt, propriétaire, demeurant à Villefranche (Aveyron), et ce moment à Paris, rue Neuve de Berry, 22;

4° M. Albert Lacroix, propriétaire, demeurant à Paris, rue de l'Arcade, 16;

5° M. Gustave Delahante, administrateur de la Compagnie des mines de la Loire, demeurant à Paris, rue de la Madeleine, 18;

Membres du Conseil d'administration de la Compagnie anonyme du chemin de fer Grand-Central de France, constituée suivant acte passé devant ledit Me Dufour, qui en a minute, et son collègue, le 28 juillet 1853, enregistré; agissant ici en cette qualité et comme spécialement délégués à l'effet des présentes par ledit Conseil d'administration, suivant délibération en date du 27 décembre dernier, dont un extrait est demeuré annexé après avoir été certifié véritable et revêtu d'une mention d'annexe à l'acte de modifications qui sera ci-après énoncé.

Lesquels ont exposé et fait ce qui suit :

Les statuts ci-dessus énoncés de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France ont été approuvés par décret de S. M. l'Empereur, en date du 30 juillet dernier. Ce décret a été inséré au *Bulletin des Lois*, au *Moniteur universel*, et a reçu, en outre, tant à Paris que dans les départements de la Gironde, de la Dordogne, du Lot-et-Garonne, du Tarn-et-Garonne, de la Haute-Vienne, de la Corrèze, de l'Aveyron, du Cantal, du Puy-de-Dôme, de la Haute-Loire, de la Loire et du Rhône, la publication prescrite tant par la loi que par ce décret lui même, ainsi qu'il résulte de diverses pièces déposées pour minutes au dit Me Dufour, à la suite des statuts, suivant acte du 7 novembre 1853.

De sorte que cette Société s'est trouvée définitivement constituée.

Depuis les assemblées générales des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central et de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, constituée suivant acte passé devant Me Dufour, qui en a la minute, et Me Fould, notaires à Paris, le 17 septembre dernier, ont été convoqués extraordinairement le 15 octobre 1853 pour délibérer, entre autres choses, sur un projet de cession des chemins de fer de jonction à la Compagnie du Grand-Central, et les deux assemblées ont donné leur approbation à cette cession, ainsi qu'aux charges et conditions qui y étaient attachées.

Elles ont pris au sujet de cette cession diverses résolutions, et notamment celles qui suivent :

« I. La Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire apporte à la Compagnie du chemin de fer Grand-Central la concession qui lui appartient aux termes :

» 1° Des traités passés les 22 et 27 décembre 1852 et 6 avril 1853 avec les Compagnies des chemins de Saint-Etienne à Lyon, d'Andrezieux à Roanne et de Saint-Etienne à la Loire;

» 2° De la convention, passée le 16 mai 1853, entre M. le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, et les représentants de ladite Compagnie;

» 3° De la loi du 10 juin 1853 et du cahier des charges y annexé.

» Ladite concession est apportée avec tous les droits et avantages y attachés, ensemble tout ce qui constitue l'actif mobilier et immobilier, corporel et incorporel de ladite Société, sans aucune exception ni réserve.

» II. De son côté, la Compagnie du chemin de fer Grand-Central prend à sa charge tout le passif et les engagements quelconques de la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, notamment ceux qui résultent des traités, cahier des charges, convention et lois mentionnés en l'article précédent.

» III. En contre-part e de l'apport fait par la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, la Compagnie du chemin de fer Grand-Central remettra aux actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de jonction du Rhône à la Loire vingt-cinq mille obligations de cinq cents francs, remboursables en quatre-vingt dix-neuf annuités, productives d'un intérêt annuel de quinze francs et portant jouissance du 1er janvier 1853.

» IV. La Compagnie du chemin de fer Grand-Central s'engage, envers la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, à remplir les obligations qu'imposent à celle-ci la convention du 16 mai et le décret du 17 mai 1853, et à réaliser à cet effet, par un emprunt, dans le mois de l'approbation de la présente fusion par le gouvernement, une somme de trente millions égale au capital social de ladite Compagnie. Ce capital de trente millions sera exclusivement affecté à l'exécution des engagements de toute nature imposés à la Compagnie de jonction par la convention du 16 mai, le décret du 17 du même mois et le cahier des charges y annexé. En cas d'insuffisance de ladite somme de trente millions, il sera pourvu à l'excédant des dépenses par les moyens stipulés dans les conventions intervenues entre l'Etat et la Compagnie de jonction.

» La Compagnie du chemin de fer Grand-Central s'engage à ouvrir immédiatement à la section du Rhône à la Loire, un compte particulier, au crédit duquel seront portés, au for et à mesure des versements, les fonds réalisés au moyen de l'emprunt ci-dessus indiqué, et à n'employer les sommes qui figureront au crédit de ce compte qu'à l'accomplissement des engagements auxquels elle est tenue de satisfaire au lieu et place de la Compagnie des chemins de fer de Rhône-et-Loire. »

Ces assemblées générales ont donné tous pouvoirs à leur Conseil d'administration pour passer entre les deux Compagnies et M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, les conventions nécessaires à l'exécution desdites résolutions.

En outre, l'assemblée du chemin de fer Grand-Central a donné tous pouvoirs à son Conseil d'administration pour modifier ses statuts en conséquence des résolutions par elles prises, et pour réaliser un emprunt d'une somme de trente millions.

En vertu des résolutions et pouvoirs sus-indiqués, le traité entre les deux Compagnies a été réalisé par acte fait double, à Paris, le même jour 15 octobre 1853, entre les administrateurs délégués des deux Compagnies des chemins de fer Grand-Central et de Rhône-et-Loire, dans des termes identiques à ceux des résolutions prises par lesdites assemblées générales, lequel traité a été enregistré à Paris, le 30 décembre 1853, folio 83 recto, cases 1 à 8, aux droits de un franc dix centimes, par Bernier, receveur, qui a signé. Sont demeurées ci-annexées des copies certifiées des procès-verbaux des deux assemblées et du traité dont il est ci-dessus parlé, après avoir été certifiées véritables et revêtues d'une mention d'annexe.

Depuis il est intervenu, entre M. le ministre des travaux publics et les représentants de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, le 23 décembre 1853, une convention ainsi conçue :

» Article premier. L'adjonction de la concession des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire à celle du chemin de fer Grand-Central de France, réalisée par traités intervenus entre les deux Compagnies, en vertu des délibérations des assemblées générales de leurs actionnaires, en date du 15 octobre 1853, est approuvée.

» Art. 2. La Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France s'oblige à exécuter tous les engagements contractés par la Compagnie des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, et résultant du décret du 17 mai 1853, de la loi du 10 juin de la même année, et des conventions, traités et cahier des charges y annexés, et, en outre, à se conformer aux clauses et conditions du cahier des charges supplémentaire ci-annexé.

» Art. 3. La présente convention et les actes qui s'y rattachent ne seront passibles que du droit fixe de un franc. »

Cette convention a été enregistrée à Paris, le 30 dé-

Digitized by Google

cembre 1853, folio 65 verso, cases 1, 2 et 3, par Bernier, receveur, aux droits de un franc dix centimes, dixième compris.

Enfin, les traités et convention sus-énoncés ont été approuvés par décret de S. M. l'Empereur, en date à Paris, du 26 décembre 1853, inséré au *Moniteur universel* le lendemain 27 décembre.

Dans cet état de choses, les membres délégués à cet effet du Conseil d'administration de la Compagnie du Grand-Central, voulant mettre en harmonie les statuts déjà énoncés de ladite Compagnie avec les faits survenus par suite de la cession dont il vient d'être parlé, ont, par acte passé devant Me Dufour, notaire soussigné et son collègue, le 30 décembre 1853, dont la minute précède, apporté diverses modifications à quelques-uns des articles desdits statuts, sauf l'approbation alors à intervenir du gouvernement.

Mais depuis, quelques observations ayant été faites par le gouvernement sur ce projet de modifications, et les comparants désirant aujourd'hui faire droit à ces observations, ont, par ces présentes, annulé purement et simplement en tout son contenu l'acte de modifications dont il s'agit, et l'ont remplacé par les nouvelles modifications qui suivent :

*Premièrement.*

Les paragraphes 2e et 3e de l'art. 1er sont remplacés par ce qui suit :

La Société a pour objet :

1° L'exécution et l'exploitation des chemins de fer désignés dans la convention du 30 mars 1853 ;

2° La rectification, l'amélioration et l'exploitation des chemins de fer de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à Montrambert, de Saint-Etienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne, précédemment réunis en une seule concession par la convention du 16 mai 1853, sus-énoncée,

Le tout conformément :

En ce qui concerne les chemins indiqués en premier lieu, à la convention du 30 mars 1853, au cahier des charges y annexé, et au décret du 21 avril suivant.

En ce qui concerne les chemins désignés en second lieu, à ladite convention du 16 mai 1853, au cahier de charges y annexé, aux traités faits avec les anciennes Compagnies, visés dans cette dernière convention et à la loi du 16 juin 1853.

Et en ce qui regarde tous les chemins sus-indiqués aujourd'hui réunis en une seule concession, au traité de cession en date du 15 octobre 1853, à la convention du 23 décembre suivant, au cahier des charges annexé à cette convention, et au décret du 26 du même mois de décembre.

Ces diverses lignes appartiennent à la Société aux conditions énoncées dans lesdites conventions, savoir :

Celles indiquées en la convention du 30 mars 1853, au moyen de l'apport qui en a été fait par les concessionnaires en l'acte de société présentement modifié, du 28 juillet 1853.

Et celles sus-désignées faisant l'objet de la convention du 16 mai 1853 au moyen de la cession des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire faite à la Compagnie du Grand-Central, et par suite des traités, conventions et décret ci-dessus énoncés.

*Deuxièmement.*

Le titre II, qui comprend l'art. 5, se trouvant remplacé par ce qui est dit sous le paragraphe 1er ci-dessus, devient inutile et est entièrement supprimé.

*Troisièmement.*

Le titre III devient le titre II.

L'art. 6, qui devient l'art. 5, est remplacé par ce qui suit :

Le fonds social se compose :

1° Des souscriptions, apport et valeurs de toute nature appartenant à la Compagnie du Grand-Central et qui composaient son fonds social aux termes desdits statuts approuvés par décret du 30 juillet 1853 ;

2° Des avantages qui peuvent résulter pour la Société des traité, convention et décret relatifs à la cession des chemins de fer de la Compagnie de jonction du Rhône à la Loire à la Compagnie du Grand-Central.

Le fonds social, composé ainsi qu'il est dit ci-dessus, reste divisé en cent quatre-vingt mille actions appartenant aux souscripteurs primitifs de la Compagnie du Grand-Central.

Indépendamment de ce fonds social, la Société est autorisée à émettre des obligations pour un capital de trente millions, égal au fonds social de la Compagnie des chemins de fer de jonction, et affecté à l'exécution des engagements de toute nature imposés à cette Compagnie par la convention du 16 mai 1853, le décret du 17 du même mois et le cahier des charges y annexé.

Et à créer, pour être remises aux actionnaires de la Compagnie de jonction du Rhône à la Loire, comme centre-partie de l'apport par eux fait, vingt-cinq mille obligations de cinq cent francs chacune, remboursables en quatre-vingt-dix-neuf années, et productives chacune d'un intérêt annuel de quinze francs à partir du 1er janvier 1853.

En cas d'insuffisance du capital de trente millions sus-indiqué pour satisfaire à l'exécution desdits engagements, la Société pourra créer et émettre d'autres obligations, conformément à l'art. 8 de la convention faite avec M. le ministre des travaux publics le 16 mai 1853, sus-énoncée.

*Quatrièmement.*

Les art. 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 et 18 desdits statuts deviennent, par suite de la suppression du texte de l'art. 5 des mêmes statuts, les art. 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17.

*Cinquièmement.*

Le titre IV dudit acte de Société devient le titre III.

L'article suivant, qui portera le n° 18 et qui sera compris sous ce titre, est ajouté aux statuts.

Art. 18. Après comme avant la rectification des lignes des chemins de fer de jonction, les produits nets de l'exploitation de ces lignes seront, avant tout prélèvement, de quelque nature et à quelque titre que ce soit, autre que celui des frais annuels d'entretien et d'exploitation, affectés par privilége et préférence, d'abord au paiement des intérêts et de l'amortissement des diverses obligations créées par la Compagnie de jonction au profit des anciens actionnaires et des anciens porteurs d'obligations d'emprunts des Sociétés de Saint-Etienne à Lyon, de Saint-Etienne à la Loire et d'Andrezieux à Roanne, en représentation de l'annuité maximum garantie par l'État, aux termes de l'art. 69 du cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853; enfin, au paiement des intérêts et de l'amortissement des vingt-cinq mille obligations dont il est parlé ci-dessus, lesquelles, toutefois, viendront conjointement et en concurrence avec les obligations que la Compagnie doit émettre, comme il est dit ci-dessus, pour le capital de 30 millions.

A ce effet, un compte particulier sera ouvert à la section de Rhône-et-Loire. Les fonds réalisés, au moyen de l'emprunt de 30 millions sus-indiqués, seront portés au crédit de ce compte au fur et à mesure des versements, et ne pourront être employés qu'à l'exécution des engagements auxquels la Compagnie est tenue de satisfaire au lieu et place de la Compagnie de jonction du Rhône à la Loire. Ce compte sera tenu de manière à ce qu'il soit, à toute époque, possible de vérifier les recettes et les dépenses propres à ladite section de Rhône-et-Loire, et à ce qu'il ne soit en rien dérogé aux conditions auxquelles la garantie de l'État a été consentie par la loi du 10 juin 1853.

*Sixièmement.*

Le premier paragraphe de l'art. 20 desdits statuts est supprimé et remplacé par ce qui suit :

Jusqu'à l'achèvement des lignes entières faisant l'objet de la convention du 30 mars 1853, le compte des recettes et des dépenses de l'exploitation sera arrêté et soumis chaque année à l'assemblée générale. Le produit net, déduction faite de toutes les dépenses d'entretien et d'exploitation, ainsi que de la somme qui pourrait être nécessaire pour parfaire le service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations de la Société de jonction garantie par l'État, sera employé en premier lieu à payer aux actionnaires l'intérêt à 4 0/0 l'an du capital engagé dans la construction des lignes.

*Septièmement.*

L'art. 21 est supprimé et remplacé par la rédaction suivante :

Après l'achèvement des lignes entières faisant l'objet de ladite convention du 30 mars 1853, il sera dressé chaque année un inventaire général de l'actif et du passif de la Société ; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans sa réunion annuelle.

Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation des chemins ; puis, avant tout prélèvement de quelque nature et à quelque titre que ce soit, et jusqu'à parfait remboursement :

1° Ce qui pourrait être nécessaire pour parfaire le service et l'amortissement garantis par l'État des obligations émises en représentation du prix des lignes rachetées par la Société de jonction ;

2° L'intérêt et l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés, et des obligations qui auront été émises par la Compagnie du Grand-Central ;

3° Et généralement toutes les charges sociales.

*Huitièmement.*

L'art. 27 est supprimé et remplacé par la rédaction suivante :

Lorsque la réserve aura atteint cinq millions de francs, le prélèvement de 3 0/0 pourra être réduit ou suspendu. Il reprendra cours aussitôt que ce fonds sera descendu au-dessous de ce cours.

Le titre V qui suit immédiatement l'art. 37 desdits statuts devient le titre IV.

*Neuvièmement.*

Les membres du premier conseil d'administration sont aujourd'hui :

MM. le comte de Morny, président ;
Chatelus, vice-président ;
le comte de Peurtalès-Gergier ;
Calvet-Rognat ;
le marquis de La Tour-Maubourg
le comte de Serainconrt ;
G. Delahante ;
E. Gibiat ;
A. Lecroix ;
la vicomte de Rainneville ;
G. de Lapeyrière ;
J. Masterman ;
Matthew-Uzielli ;
S. Laing ;
Hutchinson.

*Dixièmement.*

Le paragraphe suivant est ajouté à l'art 36 des statuts :

Tous pouvoirs sont dès à présent donnés au Conseil d'administration :

1° Pour négocier un emprunt de trente millions de francs, capital à effecter, comme il est dit ci-dessus, à l'exécution des engagements de toute nature imposés à la Compagnie de jonction par la convention du 16 mai 1853, le décret du 17 du même moins, et le cahier de charges y annexé ; et à créer et émettre les obligations nécessaires pour cet emprunt de trente milliens, en principal et intérêts ;

2° Pour créer et délivrer aux actionnaires de la Compagnie de jonction ou leurs ayants droits, les obligations de cinq cents francs au nombre de vingt-cinq mille et indiquées ci-dessus ;

3° Enfin, pour convertir ou racheter, s'il y a lieu, dans l'intérêt de la Société, et avec le consentement des porteurs, les obligations émises par les anciennes compagnies dont l'intérêt et l'amortissement avaient été mis à la charge de la Société des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, et cela au moyen de l'échange ou de la négociation des titres créés par ladite Société en représentation de l'annuité de trois millions six cent vingt-huit mille francs, garantie par l'Etat pendant cinquante ans.

*Onzièmement.*

Le titre VI des statuts devient le titre V.
Le titre VII devient le titre VI.
Le titre VIII devient le titre VII.

*Douzièmement.*

Pour faire publier les présentes modifications et le décret d'approbation, quand il y aura lieu, partout où besoin sera, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition ou d'un extrait.

Il n'est du reste rien innové aux autres dispositions des statuts sus-énoncés, qui conservent toute leur force et valeur.

Digitized by Google

Dont acte,

Fait et passé à Paris, au siége de la Société du Grand Central, établi place Vendôme, 16.

L'an 1854, les 22 avril et 1er mai.

Et ont, les comparants, signé avec les notaires, après lecture faite,

Signé : A. Lacroix, Pourtalès-Gorgier, A. de Morny, Seraincourt, G. Delahante, Galin et Dufour.

Ensuite est écrit ; enregistré à Paris, 3e bureau, le 3 mai 1854, fol. 76, v° ; reçu 5 fr. et 50 c. pour 10e. *Signé* : Favre.

## Société des Ingénieurs civils.

*Séance du 19 mai 1854.*

Présidence de M. Vuigner.

M. LE PRÉSIDENT annonce que M. Jules Dauré, membre de la Société, ingénieur civil à Stockholm, vient d'être nommé chevalier de l'ordre royal de Wasa de Suède, en récompense de sa coopération à l'exécution de grands travaux publics, et particulièrement à l'établissement de gazomètres.

Il est ensuite donné communication d'une note sur les systèmes de voie et la forme des rails employés en Amérique.

Il résulte des observations consignées dans cette note, que dans l'origine on avait employé le système de voie sur longrines, mais qu'aujourd'hui on préfère généralement les voies sur traverses, que l'on substitue maintenant au premier système employé. Cette préférence paraît motivée sur ce qu'on se procure facilement les traverses, et sur ce que l'entretien de la voie est bien plus commode.

Les bois généralement employés pour les traverses sont du chêne, du châtaignier ou tout autre bois dur qui abonde dans les forêts traversées par les lignes de chemins de fer ; ils sont du reste employés sans aucune préparation.

On fait observer que dans plusieurs parties de l'Allemagne, et notamment dans le grand-duché de Bade, on remplace aussi les longrines par les traverses ; que, dans le Palatinat, le rail américain est employé exclusivement sur traverses, dont l'espacement varie de 0m,75 à 0m,95, et qu'on remplace le coussinet de joint par des éclisses.

En résumé, le système de voie sur longrines paraît avoir été abandonné en Allemagne et en Amérique, parce que ce système exige dans sa construction beaucoup plus de soins que n'en réclame la pose sur traverses.

UN MEMBRE pense que la question doit être posée au point de vue comparatif des voies à supports continus, des voies à supports discontinus et des voies sans supports.

On répond que le meilleur moyen d'arriver à établir cette comparaison d'une manière judicieuse, c'est de discuter chacun des systèmes, en signalant ses avantages et ses inconvénients.

En n'accordant de préférence à aucun système de voie, on fait observer que chacun d'eux paraît offrir d'excellents résultats dans la pratique ; le capital destiné à sa construction a plus d'influence sur le mode de voie à employer que l'appréciation technique du système en lui-même. Tout en reconnaissant qu'il est plus difficile de se procurer des longrines que des traverses ; qu'en second lieu, l'asséchement de la voie sur longrines est moins parfait que celui de la voie sur traverses, on peut, il est vrai, remédier à cet inconvénient, en modifiant la forme des longrines et en rompant la continuité de manière à laisser aux eaux pluviales un écoulement facile.

Dans les derniers travaux de ce genre exécutés au chemin de Dôle à Salins, le problème fut posé de la manière suivante :

Emploi de rails de 35 kil. avec supports discontinus, ou bien rails de 30 kil. et supports continus.

On a conclu, par raison d'économie, à l'adoption du second système.

La voie se compose de rails de 6 mètres reposant sur des longrines do 2m,50 à 2m,80, intercalées entre des longrines de 2m,90 à 3m,10 : placées aux joints du rail, les longrines sont reliées au milieu de leur longueur par une traverse.

Les rails sont fixés aux longrines par treize chevilles en bois comprimé.

Les vides entre les abouts des longrines entrent pour 1/15 environ dans la longueur totale, et la dépense, pour les longueurs et les traverses, est de 4 fr. 72 c. à 4 fr. 75 c. par mètre courant.

Les traverses seules eussent coûté le même prix ; il y a donc on moins 10 kil. de fer sur les rails, les coussinets et les chevillettes, les coins formant la compensation des chevilles en bois. Quant aux joints, une cale en bois, placée dans l'âme du rail, suffit pour en maintenir les abouts.

L'abandon des longrines en Amérique et en Allemagne paraît motivé parce que le système employé dans ces localités exige, dans sa construction, plus de soins que n'en réclame la pose sur traverses et ne donne pas assez de facilités pour l'écoulement des eaux.

On observe qu'on redoute l'influence des chevilles en bois comprimé sur les longrines, et par suite l'altération rapide de ces pièces ; l'expérience seule montrera si ces craintes sont fondées.

On examine ensuite des échantillons de rails Barlow et Brunel employés sur les chemins de fer d'Auteuil et du Midi.

On a appliqué le rail Brunel sur le chemin de fer d'Auteuil ; le rail Barlow sera employé d'une manière générale sur le chemin de Bordeaux à Cette.

Sur la ligne de Bordeaux à Bayonne on a donné la préférence au rail Brunel, le bois des Landes ne revenant qu'à 20 fr. le stère ou à 26 fr. en ajoutant le prix de la préparation ; il y avait donc économie notable à employer dans ce cas le système de voie sur longrines.

Passant ensuite à la question relative à la déformation des rails Barlow, on indique qu'au chemin de fer de Saint-Germain, sur une partie de la voie où ce rail a été posé depuis dix-huit mois, on n'a remarqué aucun écrasement de rail, ni aucune autre déformation du rail ou de la voie.

On dit qu'au chemin de fer du Nord on a posé, en janvier 1853, 170 mètres de voie Barlow sur une partie de la voie principale où le mouvement est le plus considérable, c'est-à-dire entre Paris et la Chapelle. Actuellement dix de ces rails sont avariés par suite de l'écrasement ; mais il faut dire que cette altération paraît provenir de la qualité du fer, qui est très-doux ; cet inconvénient disparaîtra probablement avec les difficultés que paraît présenter encore le laminage de fers plus résistants.

L'altération de la surface de roulement étant la seule déformation qu'on ait remarquée, on peut en déduire que les conditions d'établissement sont bonnes.

On demande si l'on n'a pas à redouter l'inégalité du tassement, surtout dans les parties de voie en remblai, où l'accotement est moins résistant que le noyau de la plate-forme, et par suite le renversement du rail extérieur ainsi que l'élargissement de la voie dans les intervalles entre les points où les rails sont reliés ensemble par les barres en fer à coroière.

Sur le chemin de fer de Strasbourg, l'emploi de plateaux-coussinets en fonte, réunis par des tringles en fer, a donné lieu à des déformations telles, que des déraillements auraient eu lieu inévitablement, si l'on n'avait pas apporté certaines modifications importantes.

On répond que la rigidité du rail Barlow paraît remédier à cet inconvénient ; toutefois on signale l'addition de traverses en bois sous les rails comme un perfectionnement notable apporté récemment dans la construction de la voie Barlow.

Au reproche fondé de la prompte détérioration des bois dans le système de voie sur traverses, on oppose son élasticité, si favorable à l'entretien de la voie et à la conservation du matériel. Depuis sa condition nouvelle, le système de voie Barlow doit présenter à la fois résistance et élasticité.

On fait observer que la répartition du métal dans le rail Barlow laisse à désirer au point de vue des efforts auxquels un rail est soumis ; on lui préfère de beaucoup le rail Barberot dont la section, affectant la forme d'une croix, doit résister parfaitement à la charge et au mouvement de lacet, le plateau horizontal présentant aussi l'avantage de relier facilement les rails entre eux. Les difficultés de fabrication de ce rail ne paraissent pas une objection assez sérieuse pour qu'on doive s'y arrêter.

UN MEMBRE, résumant ce qui vient d'être dit et faisant remarquer que les ingénieurs qui s'occupent de l'établissement des voies de fer cherchent tous encore une bonne solution pour éviter les inconvénients de la solution de continuité dans les rails, pense que sur une plate-forme mieux assise, où les tassements ne sont plus à redouter et lorsque la surface du ballast est assez comprimée pour permettre l'écoulement des eaux pluviales à la surface, la voie Barlow doit présenter les conditions les plus favorables et qu'il doit en résulter une diminution considérable dans la dépense d'entretien.

Il rappelle que les ingénieurs allemands ont été conduits à substituer les traverses aux longrines, parce que le bourrage est plus difficile à faire avec une voie posée sur longrines et qu'il en résulte de l'irrégularité dans l'inclinaison des voies et un entretien plus difficile.

Dans le système de voie posée sur traverses, on est arrivé à remplacer les coussinets de joint par des éclisses pour rendre les rails en quelque sorte continus.

On indique plusieurs combinaisons essayées sur le chemin du Nord, entre autres un système mixte composé de traverses intermédiaires et de la traverse de joint coupée en deux parties placées en longrines sous les joints des rails. Malgré le rapprochement considérable des supports, cette voie, manquant d'homogénéité, a éprouvé une rapide altération, et il a fallu y renoncer.

On demande si, en Angleterre, les rails sont rivés d'une manière absolue comme on l'a fait dernièrement sur le chemin de fer d'Auteuil, de manière à ne laisser aucun jeu possible pour la dilatation.

On répond que généralement on laisse un espace entre les rails pour leur libre dilatation ; les variations dans la longueur des rails sont très-sensibles avec des différences de tem-

Digitized by Google

pérature atteignant jusqu'à 60 degrés centigrades.

Dans le système de voie à supports discontinus, cet intervalle varie de 0m,002 à 0m,003, selon la longueur des rails; avec l'emploi des éclisses, on ménage aussi les effets de la dilatation en donnant au trou des boulons une forme ovale dans le sens longitudinal, car il peut arriver avec des rails disposés de manière à présenter une continuité absolue que les effets de la dilatation ne finissent par faire sauter les rivets.

HUSQUIN DE RHEVILLE.

## Forges.

### SAINT-DIZIER.

Ce n'est pas avant les premiers jours du mois prochain que nous pourrons donner la nouvelle classification dont nous avons entretenu nos lecteurs. En voici la raison. Au moment où nous étions informés que des proportions mal gardées dans le classement des fers extra, qu'on rectifiait à cette heure, devaient en retarder la publication, des producteurs au coke de divers centres faisaient savoir qu'ils entraient pleinement dans les vues des maîtres de forges de la Bourgogne et de la Champagne. En conséquence, il a été convenu que le comité des forges sera convoqué dans la seconde quinzaine de juin, qu'on lui soumettra ce travail et qu'il discutera toutes les propositions qui lui seront soumises. Ainsi, la nouvelle classification, au lieu d'être une convention entre deux groupes, deviendra la classification générale des fers laminés des forges de France.

Jusqu'à l'adoption de ce nouveau tableau de classification, les fers extra sont vendus *ad libitum*.

La demande des fers est bien suivie, quoique sans importance remarquable, et, malgré cette bonne situation, malgré la hausse manifestée avec une nouvelle animation sur les marchés de Londres et de Glascow, les prix restent stationnaires à 155 et 160 fr. la fonte à fer, 190 et 192 fr. 50 la fonte à refondre, 330 fr. les fers laminés, 336 fr. les fers battus au bois et à la houille.

### FRANCHE-COMTÉ.

Comme nous l'avions prévu il y a un mois, la foire de Besançon a maintenu les prix. Il y avait peu de vendeurs; ce qui était disponible a été enlevé immédiatement. — Voici un autre avis qu'on mande de cette ville :

« Ici, tout autant qu'à la Bourse, la confiance se soutient, malgré les graves événements qui s'accomplissent ou se préparent loin de nous, et l'industrie des fers n'a rien perdu encore de son activité. Les acheteurs étaient nombreux et pressants, parce que tous ont besoin de fontes. Aussi le prix de 230 fr. a-t-il été maintenu sans difficulté. Seulement le terme de paiement a été fixé à quatre mois au lieu de six. C'est un simple retour à un usage ancien que les mauvais temps avaient changé au grand détriment de l'industrie en général On peut néanmoins en conclure que la situation actuelle des usines de Franche-Comté est assez satisfaisante. »

### PARIS.

Quelques usines ont envoyé déjà des échantillons de leurs produits à l'entrepôt de la Rapée, 62. Les envois sont peu importants; des usines ne peuvent pas encore expédier maintenant, ayant des ordres pressés à livrer auparavant. Il faudra quelque temps pour voir les dépôts bien assortis.

A moins de décision ultérieure, la machine ou ronds n° 20 et au-dessus ne sera comprise dans aucune classe.

La plupart des journaux ont reproduit en tout ou en partie notre bulletin du résultat de la réunion des maîtres de forges. Quelques-uns ont ajouté comme observation que la conséquence d'un entrepôt commun serait la hausse; il en est même qui ont dit qu'elle commençait déjà à se produire. Nous n'avons pas à relever les erreurs que ces feuilles commettent, quelquefois à dessein. La réponse se trouve dans les faits. Sur aucun des marchés français, il n'y a pas une augmentation à signaler dans les cours des fers. Le Nord, l'Est, le Midi, comme le Centre, soutiennent les anciens prix. Sur la place de Paris, les fers maintiennent leurs prix, les articles sidérurgiques et les métaux sont presque tous en baisse.

Fers laminés en entrepôt : 340 fr. ceux de fonte au bois, 330 fr. ceux de fonte au coke. La machine n'a toujours pas de cours réel; on nous donne connaissance de marchés à 340 et 345 fr. rendu en gare.

Le fil de fer clair n° 4, 1re qualité, 4 fr. 40 la botte; n° 1, 2e qualité, 4 fr. 20; fil recuit, 4 fr. 20.

La pointe est à 43 fr. le n° 20, 44 fr. le n° 19, 46 fr. le n° 18, 47 fr. 50 le n° 17, 49 fr. le n° 16, 50 fr. 50 le n° 15, 55 fr. le n° 14.

Pour la fonte à refondre, on annonce que les prix ont une tendance à s'élever, par suite de la hausse en Angleterre, surtout si les arrivages viennent à diminuer. Quant à présent, sa cote est toujours ainsi : française, 210 215 fr. les 1000 kil.; écossaise, 225 230 fr.; anglaise, 245 250 fr.

En ferraille, il y a en ce moment peu de disponible; en voici les prix : gros bouts, 18 et 19 fr. les 100 kil.; petits bouts, 16 et 17 fr.; vieux fers, longue barre, 24 et 25 fr.; grosse ferraille à maréchal, 22 fr.; vieilles tôles, 12 f.; fonte blanche, 14 fr. 50 et 15 fr; fonte noire, 19 fr. et 19 fr. 50.

Une baisse de 2 fr. sur la tôle anglaise a entraîné la baisse sur toutes les provenances. Tôle anglaise, 46 47 fr.; id. fine à tuyaux, 52 fr.; tôle douce des Ardennes, fer fort, 56 58 fr.; id. fine, 70 fr.; tôle de Comté, 72 f.; id. décapée, 76 77 fr.; id. étamée, 120 fr.; tôle du Berri, 70 75 fr.; tôle puddlée, 50 55 fr.

Les aciers restent depuis longtemps sans variation; la vente est assez restreinte.

La position des métaux est encore défavorable; le mouvement de baisse n'a cependant pas fait de nouveaux progrès. La baisse n'a pas pu ranimer les transactions, qui restent sans importance.

Le cuivre, sur le marché de Londres, s'est écoulé difficilement; la faiblesse de la demande a fait craindre un mouvement rétrograde, cependant le prix s'est soutenu; à Marseille, la semaine a été calme. La cote de Paris reste fixée : Cuivre d'Angleterre, 317 fr. 50, 322 f 50; de Russie, 320-330 fr.; du Chili, 292-295 fr. Il vient d'être fixé un prix-courant pour le cuivre d'Australie; il est de 320 fr. Marseille a reçu cette semaine 226 saumons Rotterdam.

L'étain a eu une vente plus active en Angleterre, où il a fait à Londres 149 fr. et celui des Détroits, 143 fr. La demande est faible sur le marché de la Hollande. Le cours de la Bourse de Paris est de 320-325 fr. pour le Banca; des Détroits, 315-317 fr.; l'étain anglais, 310 fr.

Le plomb ne se relève pas. Les avis d'Espagne n'annoncent pas de changement dans la situation de ce métal. A Londres, il y a eu baisse; on a opéré à 30 fr. le plomb en saumons, et 31 fr. 50 celui en feuilles. On a importé à Marseille, depuis dix jours, 132 tonneaux adra. Cours à Paris : Plomb de France et d'Espagne, 67 fr.; laminé, 75 fr.

Le zinc conserve sa mauvaise position par suite des avis nuls de Hambourg. A Londres, on a traité à 30 fr. pour le zinc en feuilles. Il est arrivé, à l'entrepôt du Havre, 8,163 pl. Rotterdam. La vente est sans importance à Paris aux prix suivants : Silésie, 59 fr. 50; Vieille-Montagne, 63 fr.; laminé, 70 fr.

O. SAUPIQUE.

## MARCHÉS ÉTRANGERS.

### Prix des fers en Angleterre.

L'exportation a continué avec énergie; la demande n'a pas cessé d'être active, ce qui a donné une nouvelle recrudescence à la hausse; les gueuses ont monté de 5 à 6 fr. par tonne. Les ordres reçus dépassant déjà les approvisionnements, on peut croire que la hausse n'est pas arrivée à son point culminant.

Les affaires ont été aussi importantes à Glascow; on a fait des quantités considérables à 115 fr. au comptant, 115 fr. 30 et 115 85 à quinze et trente jours. Pour l'exportation, bonne coulée, n° 1, on a vendu 115 fr. 85; n° 3, 114 fr. 85 et 112 fr. 50; la fonte Gartsherrie n° 1 a obtenu 117 fr. 50 et 118 fr. Le marché a fermé, le 1er juin, très offert à Glascow; cependant on ne prévoyait pas une hausse ultérieure.

On mande que les constructions maritimes à Glascow et sur les bords de la Clyde ont pris un développement sans exemple. Plusieurs faillites importantes, dit un journal anglais, ont été déclarées dans le commerce de Glascow dans ces derniers temps; on évalue leur passif réuni à 25 millions.

### Prix des fers et charbons en Belgique.

Les marchés belges n'offrent rien de saillant; ils maintiennent leur position; c'est-à-dire bonne vente courante, prix bien tenus.

Dans le relevé du commerce de la Belgique avec les pays étrangers, on remarque toujours une augmentation croissante qui porte principalement sur les charbons, les fontes, les clous et les machines.

O. SAUPIQUE.

*(L'Ancre de Saint-Dizier.)*

## AVIS AUX ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 30 juin sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

Digitized by Google

## Ordonnances rendues par M. le Préfet de police, en matière de tarifs, pendant le courant du mois de mai.

| CHEMINS. | DATES. | TITRES DES ORDONNANCES. | OBSERVATIONS. |
|---|---|---|---|
| St-Germain | 1er mai.. . | Ordonnance qui fixe un tarif général pour le transport des voyageurs. | 1° Tarif du transport des voyageurs.<br>2° Tarif d'abonnement. |
| Auteuil... | 1er mai.... | Ordonnance concernant les tarifs du transport des voyageurs. | 1° Tarif du transport des voyageurs, la semaine.<br>2° Tarif du transport des voyageurs, les dimanches et fêtes.<br>3° Billets d'aller et retour pendant la semaine. |
| Ouest..... | 4 mai..... | Ordonnance concernant l'obligation pour les voyageurs de représenter leur billet à l'arrivée. | Disposition additionnelle introduite dans les tarifs de Versailles (r. dr. et r. g.). |
| Ouest..... | 5 mai..... | Ordonnance concernant un tarif pour le transport des voyageurs les dimanches et jours de fête. | Tarif applicable sur la section de Paris à Versailles (r. dr.) |
| Lyon..... | 8 mai..... | Ordonnance concernant des modifications au tarif spécial de la houille et du coke. | Réglant les frais de chargement et de déchargement seulement. |
| Est.. .... | 13 mai.... | Ordonnance concernant les tarifs des transports à la grande vitesse, pour la station de Réchicourt. | Tarifs des transports de toute nature, à la grande vitesse, pour la nouvelle station de Réchicourt, mis en rapport avec la ligne principale et ses embranchements. |
| Orléans... | 17 mai.... | Ordonnance concernant un tarif spécial pour le transport des fers et des fontes expédiées de Nantes ou du port maritime de Nantes. | |
| Auteuil... | 22 mai.... | Ordonnance concernant les cartes d'abonnement. | Tarif d'abonnement pour le semestre d'été de mai au 15 novembre et pour l'année entière de mai en mai. |
| Est..... | 30 mai.... | Ordonnance concernant un tarif spécial et réduit pour le transport des charbons de bois, par wagon complet. | Tarif spécial pour le transport des charbons de bois, par wagon complet de 4 000 kilogr., expédiés d'Epernay, Damery, Port-à-Pinson, Dormans, Varennes, Château-Thierry et Nogent-l'Artaud sur la gare de la Villette. |


### Caisse et Journal des chemins de fer.

PARIS, 85, RUE RICHELIEU.

*Capital émis : Six millions de francs divisés en 12,000 actions entièrement versées.*

Propriétaire du *Journal des Chemins de fer*, cette maison est le centre des renseignements relatifs à cette grande industrie, et, par conséquent, elle est dans une position spéciale pour conseiller, diriger et exécuter les opérations les plus avantageuses et les plus sûres.

Elle se charge, pour le compte de ses clients :

D'acheter et de vendre les fonds publics les actions et obligations de chemins de fer et en général toutes les valeurs françaises et étrangères ;

De faire les versements et encaissements de coupons et les souscriptions d'actions et obligations ;

De représenter les porteurs de titres dans les assemblées ;

En un mot, elle est l'intermédiaire général des actionnaires et des capitalistes, auxquels elle offre le double avantage d'un centre de renseignements et d'un centre d'opérations.

On répond courrier par courrier aux clients, et par la voie du journal aux simples abonnés.


### Chemin de fer de Paris à Orsay.

Jeudi 15 du courant a eu lieu l'assemblée du chemin de fer de Paris à Orsay. L'assemblée a approuvé les comptes des exercices 1847 et 1848, et a élu un cinquième administrateur, M. Renouard. Il a été ensuite procédé au tirage des numéros des huit obligations remboursables le 1er juillet 1851 sur le nouvel emprunt de 1,200,000 fr. Les numéros sortis sont : 380, 482, 501, 393, 554, 1122, 674 et 825.

Nous publierons le rapport dans le prochain numéro.

F. SOLAR.

### Correspondance.

M. R., à Neuilly. — N° 1, les coupons d'intérêt seront payés pour l'année, c'est-à-dire 20 fr., le 1er novembre. — N° 2, non, mais vous avez dû toucher le dividende le 1er mai.

M. L. H., à V. — N° 1, c'est selon lesquels. — N° 2, attendez. — N° 3, 45 à 50 fr. — N° 4, Méditerranée. — N° 5, Orléans, Strasbourg, Lyon, Nord.

M. V. B. — N° 1, l'opération serait désastreuse. — N° 2, oui, si l'opération est faite avec le portefeuille. — N° 3, attendez. — N° 4, excellent.

M. ***, à Rennes. — N° 1, oui, c'est probable. — N° 2, vendez pour remplacer par une autre valeur. — N° 3, probablement oui, mais inévitablement non; comme sécurité, médiocre.

M. L. S. — N° 1, 350 fr. — N° 2, 25 fr. — N° 3, 300 fr. — N° 4, 30 0/0. — N° 5, 38 fr. — N° 6, non. — N° 7, médiocre. — N° 8, jamais.

M. B. M., à St-M. — N° 1, vous aviez raison ; il est trop tard. — N° 2, la valeur que vous signalez est mauvaise.

M. L. R., à C. — N° 1, on le croit, et cependant la valeur ne s'améliore pas. — N° 2, Lyon, Orléans, Méditerranée, Nord, Strasbourg. — N° 3, Méditerranée. — N° 4, pour une portion, oui.

M. C., à Avallon. — N° 1, l'annonce d'un appel de fonds aura répondu à votre demande. — N° 2, toute l'ancienne combinaison est bouleversée. — N° 3, ceci dépend des conditions dans lesquelles elle aura lieu. — N° 4, en 1860. — N° 5, on croit à peu près 45 fr. à 50 fr.

M. H. R., à H. — N° 1, non. — N° 2, oui. — N° 3, on négocie. — N° 4, oui, environ 50 à 60 fr. — N° 5, cela se suit avec activité. — N° 6, excellent. — N° 7, achetez.

M. ***, — N° 1, non. — N° 2, oui.

M. B. B., à B. — N° 1, médiocre. — N° 2, les négociations qui suivent amélioreront le cours. — N° 3, le *Journal des chemins de fer* a expliqué la combinaison probable ; ce n'est pas une fusion.

M. S., à Ch. — N° 1, vendez. — N° 2, achetez. — N° 3, oui. — N° 4, jamais. — N° 5, excellent.

M. A. T., à Troyes. — N° 1, arbitrage mauvais. — N° 2, la Compagnie s'y oppose. — N° 3, 50 à 60 fr. — N° 4, 300 fr. — N° 5, 350 fr.

M. H. B., à la Côte. — N° 1, oui. — N° 2, moyennant une commission de 10 fr. par action. — N° 3, par lettres recommandées. — N° 4, cela se fait journellement, et on a raison. — N° 5, oui, 10 fr. par action. — N° 6, oui.

M. J. M. L., à Brest. — N° 1, le 5 juin. — N° 2, le 5 juillet. — N° 3, oui, s'il s'en est aperçu assez tôt pour faire opposition. — N° 4, après l'annonce du paiement du dividende, cinq jours après la liquidation à la bourse. — N° 5, il n'est pas fixé. — N° 6, quel que soit le chiffre fixé, il n'est pas sérieux. — N° 7, le 1er juillet. — N° 8, non.

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

(Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 4 au 10 juin 1854.

| | |
|---|---|
| 101,333 voyageurs | 320,209 44 |
| Bagages, marchandises, etc | 398,947 71 |
| TOTAL | 718,247 15 |

Semaine correspondante do 1853.

| | |
|---|---|
| 88,228 voyageurs | 322,884 10 |
| Bagages, marchandises, etc | 305,059 85 |
| PRODUIT total | 627,043 05 |

Recette totale du 1er janvier au 10 juin.

| | |
|---|---|
| 1854 | 15,003,491 30 |
| 1853 | 13,688,431 10 |
| DIFFÉRENCE | 2,215,060 11 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 4 au 10 juin 1854.

| | |
|---|---|
| 22,668 voyageurs | 107,982 05 |
| Bagages, marchandises, etc | 100,571 30 |
| TOTAL de la semaine | 208,553 35 |
| TOTAL de l'exercice courant | 4,592,850 45 |
| Semaine correspondante de 1853 | 214 405 15 |
| Exercice correspondant de 1853 | 4,206,000 00 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 4 au 10 juin 1854.

| | |
|---|---|
| 14,850 voyageurs | 41,333 15 |
| Bagages, marchandises, etc | 53,863 30 |
| TOTAL de la semaine | 95,196 45 |
| TOTAL de l'exercice courant | 1,314,143 15 |
| Semaine correspondante de 1853 | 89,067 90 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 1,186,501 90 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 4 au 10 juin 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 40,497 voyageurs | 232,602 70 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand | 167,060 40 |
| TOTAL de la semaine | 399,762 10 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854 | 8,104,921 35 |
| TOTAL | 8,504,683 45 |
| Semaine correspondante de 1853 | 385,057 70 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853 | 7,762,714 45 |
| TOTAL de l'exercice correspondant | 8,148,672 15 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,143 kilom.)

Du 4 au 10 juin 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 370,354 » |
| Bagages, marchandises, etc | 480,570 88 |
| TOTAL | 850,015 88 |
| Semaine correspondante de 1853 | 700,000 47 |
| Différence en faveur de 1854 | 150 015 41 |
| Recettes du 1er janvier au 10 juin | 17,621,779 08 |
| Recette correspondante de 1853 | 13,776,078 47 |
| Différence en faveur de 1854 | 3,845,700 61 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

*Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.*

(Longueur exploitée, 785 kilomètres.)

5e année. — 23e semaine.

Du 4 au 10 juin 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 307,795 27 |
| Marchandises | 316,021 81 |
| TOTAL de la semaine | 0 3,817 08 |
| Recettes antérieures y compris une addition de 62,038 fr. 45 pour recettes annexes au service de la ligne de Bâle jusqu'au 4 juin courant | 12,749,850 92 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 13,373,677 00 |
| 23e semaine de 1854 | 623,817 08 |
| Semaine correspondante de 1853 y compris les mêmes éléments | 599,053 51 |
| Différence en faveur de 1854 | 24,761 57 |
| Exercice 1854 | 13,373,677 00 |
| Id. 1853 y compris les mêmes éléments | 10,829,505 05 |
| Différence en faveur de 1854 | 2,544,271 95 |

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 4 au 10 juin 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 12,616 90 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse | 14,688 65 |
| TOTAL | 27,305 55 |
| Recettes antérieures | 707,166 74 |
| TOTAL | 734,472 29 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 5 au 11 juin 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 16,602 voyageurs (gr. vitesse | 75,189 45 |
| (Petite vitesse) | 30,457 29 |
| TOTAL | 105,646 74 |
| Rive droite. — 48,587 voyageurs | 40,771 25 |
| Rive gauche — 36,817 voyageurs | 26,359 75 |
| TOTAL | 172,777 74 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 74,607 90 |
| Rive droite | 60,914 65 |
| Rive gauche | 34,285 95 |
| TOTAL | 169,808 50 |

Recette totale du 1er janvier au 11 juin 1854 :

| | |
|---|---|
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 2 863,901 26 |
| *Idem.* — 1853 | 2,483,570 57 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 28 mai au 3 juin 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs | 78,624 35 |
| Bagages et marchandises | 129,339 65 |
| TOTAL de la semaine | 207,964 00 |
| Semaine correspondante de 1853 | 153,244 10 |
| Augmentation | 54,719 90 |
| TOTAL des recettes, à partir du 1er janvier | 4,145,931 34 |
| Recette correspondante de 1853 | 3,200,478 47 |
| Augmentation | 944,452 87 |

## Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 28 mai au 3 juin 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

| | |
|---|---|
| 20,037 voyageurs, grande vitesse | 43,686 73 |
| Petite vitesse | 133,541 46 |
| Services annexes | 9,076 35 |
| TOTAL | 185,704 54 |

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse | 34 514 01 |
| Petite vitesse | 124,844 51 |
| Services annexes | 10,847 79 |
| TOTAL | 170,206 31 |

Recette totale du 1er janvier au 3 juin:

| | |
|---|---|
| 1854 | 3,713,928 62 |
| 1853 | 3,207,102 69 |

## Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Mai 1854.

| EXERCICES. | VOYAGEURS. | RECETTES. |
|---|---|---|
| 1853 | 73,107 | 37,024 80 |
| 1854 | 60,857 | 34,890 65 |
| En faveur de l'exercice 1853. | 4,050 | 2,123,15 |
| Du 1er janvier au 31 mai, excédant en faveur de 1854. | 30,592 | 15,667 45 |

## Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de mai.

| | 1854. | 1853. | 1852. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | 36,446 60 | 33,699 50 | 30,386 50 |
| Bagages | 846 74 | 683 79 | 572 98 |
| Bétail | 1,831 30 | 2,276 45 | 1798 65 |
| Marchandises | 19,149 80 | 16,585 75 | 17,023 53 |
| | 58,274 44 | 53,245 40 | 50,681 66 |

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de mai 1854 de fr. 5,028 95 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 7,592 78 sur 1852.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER

**DE L'EST.** rue et place de Strasbourg. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

| | | |
|---|---|---|
| 1481 | 1030 | 977 |
| 2114 | 296 | 1493 |
| 2455 | 1099 | 2475 |
| 350 | 1624 | 816 |
| 166 | 1310 | 2536 |
| 2487 | 2451 | 2668 |
| 2018 | 1294 | 2359 |
| 2683 | 1314 | 2365 |
| 1039 | 2527 | 2579 |
| 1547 | 1227 | 2239 |

CHEMIN DE FER

**DE L'EST.** Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt émis en 1852, par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, pour l'exécution de la ligne de Wissembourg, que le semestre d'intérêts, échéant le 30 juin prochain, sera payé à partir du 1er juillet, de 11 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

CHEMINS DE FER

**DE L'EST,** rue et place de Strasbourg. — Le Conseil d'administration des chemins de fer de l'Est a l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de la Compagnie de Strasbourg et MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, que, le 4 mai, à 3 heures de l'après-midi, il a été procédé, en séance publique, au siége de la Société, rue et place de Strasbourg, au tirage de :

56 obligations de la Compagnie de Strasbourg, émission de 1852;

15 obligations de la Compagnie de Strasbourg (rachat du chemin de Gray), émission de 1853,

Et 8 obligations de l'ex-Compagnie de Montereau, émission de 1852.

Le paiement des numéros sortis a lieu à la caisse de la Société, à partir du 1er juin courant.

CHEMIN DE FER

**D'ORLÉANS.** *Service des emprunts.* — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts seront payés à la caisse centrale, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 1er juillet prochain, savoir :

Aux obligations des premier et deuxième emprunts, à raison de 25 fr. chacune ;

Aux obligations de 1852 et 1854, à raison de 7 fr. 50 c.

Le dépôt préalable des coupons ou titres, soit certificats de dépôt, soit obligations provisoires au porteur, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, sera, comme d'ordinaire, reçu dès le 15 juin, à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des titres.

*Le Directeur de la Compagnie,*
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

**D'ORLÉANS.** MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER

**DE L'OUEST.** APPEL DE 50 FR. PAR ACTION. — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 15 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un appel de 50 fr. par action pour l'époque du 5 août prochain.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû, à partir du 5 août, pour tous les versements qui n'auront pas été faits avant le 15 août.

Les versements se feront à la caisse de l'administration centrale, gare Saint-Lazare, de 10 heures à 2 heures.

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
Jules COUTIN.

CHEMIN DE FER

**DE ROUEN.** MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté par la Compagnie du chemin de Paris à Rouen le 1er août 1845, sont avertis que le tirage des 27 obligations de cet emprunt, remboursable le 6 juillet prochain, aura lieu en séance publique le 30 juin 1854, à une heure, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil :
*Le Secrétaire de la Compagnie,*
ADOLPHE THIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

**GRAND CENTRAL DE FRANCE.** Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs des titres désignés ci-après qu'il sera payé, à partir du 1er juillet prochain, un semestre d'intérêt :

Sur les actions et obligations du Grand-Central ; les obligations de Rhône-et-Loire et les divers titres d'emprunts ou dettes des Compagnies de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire.

La somme à payer sur les actions du Grand-Central a été fixée à 4 fr. 75 c. (250 fr. versés par action, dont 50 fr. à partir du 10 février seulement).

Les paiements s'effectueront ainsi qu'il suit :

A Paris, dans les bureaux du Crédit mobilier, 16, place Vendôme, sur toutes les valeurs ci-dessus ;

A Lyon, au siége de la direction, rue de Bourbon, n° 8, sur les obligations du Grand-Central, de Rhône-et-Loire, des Compagnies de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire ;

A Saint-Etienne, sur les obligations de la Compagnie de Saint-Etienne à la Loire ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce, sur les obligations du Grand-Central, de Rhône-et-Loire et de Saint-Etienne à Lyon.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire général,*
A. COUARON.

CHEMINS DE FER

**DU MIDI ET CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.**

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon semestriel de 5 fr. par action, à raison de 4 0/0 l'an, sur 250 francs versés, sera payé, à dater du 1er juillet prochain :

A Paris, à la caisse de la Société générale de Crédit mobilier, place Vendôme, 15 ;

A Bordeaux, dans les bureaux de l'administration, allées de Tourny, 33 ;

A Toulouse, chez MM. T. et P. Viguerie et Ce.

Par ordre du Conseil d'administration :

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
Ce. POUJARD'HIEU.

CHEMIN DE FER

**DE ROUEN.** *Modifications du service à dater du 5 juin 1854.*

1er TRAIN N° 11.

Le train n° 11, partant de Paris à midi et de Rouen (rive droite) à 4 heures 45 minutes du soir, arrivera à Dieppe à 6 heures 15 minutes du soir, au lieu de 6 heures 55 minutes.

La marche de ce train sera, en conséquence, modifiée de la manière suivante sur la ligne de Dieppe :

Maromme, départ à 4 h. 54 m. soir au lieu de 4 h. 58 m. — Malaunay, départ à 5 h. 1 m. soir au lieu de 5 h. 9 m. — Monville, départ à 5 h. 11 m. soir au lieu de 5 h. 23 m. — St-Victor, départ à 5 h. 33 m. soir au lieu de 5 h. 52 m. — Auffay, départ à 5 h. 43 m. soir au lieu de 6 h. 8 m. — Longueville, départ à 5 h. 54 m. soir au lieu de 6 h. 24 m. — Dioppe, arrivée à 6 h. 15 m. soir au lieu de 6 h. 55 m.

2e TRAIN N° 14.

Le train n° 14, arrivant à Paris à 11 heures 5 minutes du soir, sera ajouté au service sur la ligne de Dieppe.

La marche de ce train sera, en conséquence, réglée de la manière suivante :

*Ligne de Dieppe.*

Dieppe, départ à 6 h. 45 m. soir. — Longueville, départ à 7 h. 3 m. soir. — Auffay, départ à 7 h. 17 m. soir. — Saint-Victor, départ à 7 h. 25 m. soir. — Monville, départ à 7 h. 43 m. soir. — Malaunay, départ à 7 h. 53 m. soir. — Rouen (rive droite), arrivée à 8 h. 6 m. soir.

*Ligne du Havre.*

Havre, départ à 6 h. soir. — Beuzeville, départ à 6 h. 32 m. soir au lieu de 6 h. 36 m. — Bolbec-Nointot, départ à 6 h. 41 m. soir au lieu de 6 h. 45 m. — Yvetot, départ à 7 h. 7 m. soir au lieu de 7 h. 8 m. — Motteville, départ à 7 h. 17 m. soir au lieu de 7 h. 18 m. — Barentin, départ à 7 h. 33 m. soir au lieu de 7 h. 37 m — Rouen (rive droite), arrivée à 7 h. 52 m. soir au lieu de 8 h.

*Ligne de Rouen.*

Rouen (rive droite), départ à 8 h. 20 m. soir au lieu de 8 h. 15 m. — Tourville, départ à 8 h. 43 m. soir au lieu de 8 h. 39 m. — Saint-Pierre, départ à 9 h. 7 m. soir au lieu de 9 h. 4 m. — Mantes, départ à 10 h. 1 m. soir au lieu de 9 h. 59 m. — Paris, arrivée à 11 h. 5 m. soir au lieu de 9 h. 59 m.

3e TRAIN N° 29.

Rouen (rive droite), départ à 7 h. 45 m. du matin. — Maromme, départ à 8 h. du matin. — Malaunay, départ à 8 h. 11 m. du matin. — Monville, départ à 8 h. 25 m. du matin. — Saint-Victor, départ à 9 h. 7 m. du matin. — Auffay, départ à 9 h. 23 m. du matin. — Longueville, départ à 9 h. 39 m. du matin. — Dieppe, arrivée à 10 h. 10 m. du matin.

ANCIENNE COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

**D'ANDREZIEUX A ROANNE.** Les anciens actionnaires de la Compagnie reconstituée du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, sont invités à se présenter dans le plus court délai aux bureaux de la liquidation, rue Neuve-de-l'Université, 16, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la caisse des dépôts et consignations, d'où ils ne pourraient les retirer qu'après de longues formalités.

*L'ancien Directeur, Liquidateur,*
A. MICHELOT.

COMPAGNIE

**DES MINES DE LA LOIRE.** Souscription de 5,685 actions. — MM. les actionnaires de la Compagnie des Mines de la Loire sont informés que, sur les 7,685 actions nouvelles dont la création a été autorisée par l'assemblée générale extraordinaire du 6 juin 1854, et qui porte le total des actions de la Compagnie à 80,000, il en est mis 5,685 à la disposition des actionnaires, au prix de 615 fr. par action, lequel prix ainsi qu'il a été fixé par l'assemblée générale, est de 25 fr. inférieur au cours moyen de la Bourse de Lyon du 5 juin, officiellement établi par le syndicat des agents de change.

La présentation de 12 actions anciennes donnera droit à une nouvelle.

Le prix de la souscription sera payé à raison de 200 fr., versés comptant,

Digitized by Google

contre récépissé provisoire, et le reste dans le délai d'un mois à partir du 21 juin 1854.

La souscription est immédiatement ouverte, à Paris, dans les bureaux de la C^ie^, n° 44, rue de la Victoire, de 10 heures à 2 heures tous les jours non fériés. Elle sera fermée le 21 juin à 6 heures du soir.

Les souscriptions sont également reçues dans les bureaux de la C^ie^, à Lyon, rue Lafont, 2, et chez MM. Lombard-Odier et C^ie^, banquiers à Genève.

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

MM. les porteurs des obligations trois pour cent sont prévenus que le coupon d'intérêt de 7 fr. 50, échéant le 1^er^ juillet prochain, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2 ;

A Marseille, à la gare.

Le dépôt des coupons sera reçu dans les bureaux de la Compagnie, à dater du 20 juin.

*Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille.*

MM. les porteurs de l'emprunt de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille, qui n'ont point encore opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échéant le 1^er^ juillet prochain, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23 ;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux 2 ;

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

## DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts à 4 0 0 l'an sur le versement de 200 fr. par action, seront payés, pour le premier semestre de l'année courante, à partir du 5 juillet, à la caisse de la Compagnie, rue Lepelletier, 16, à Paris, et chez MM. Gaillard père, fils et C^ie^, à Grenoble.

CHEMIN DE FER

## DE LYON A GENÈVE.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que, conformément aux art. 6 et 44 des statuts, les intérêts échus du premier semestre 1854, sur les versements effectués, seront payés, à partir du 6 juillet 1854 :

A Paris, au siége de la Société, rue Laffitte, 23 ;

A Londres, à l'agence de la Compagnie, 2, Capel-Court ;

A Genève, chez MM. Kohler et C^ie^, banquiers, 9, Corrater e.

A Lyon, à la caisse du syndicat des agents de change.

*Le Directeur de la Compagnie*

A. JORDAN.

## MANUFACTURE DE GLACES,

*Verres à vitre, Cristaux et Gobeleterie,*

Rue de Jéricho, n° 3, à Bruxelles.

L'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'actions de la Société qu'ils pourront recevoir, dès le 1^er^ juillet prochain, à la caisse de la Société, à Bruxelles, ou chez MM. Mallet frères et C^ie^, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 13, à Paris, les intérêts de l'exercice échéant fin de ce mois, et montant à 50 fr. par coupon.

Le paiement du dividende sera annoncé ultérieurement, après la confection et l'approbation du bilan.

Bruxelles, le 12 juin 1854.

*L'administrateur-gérant,*

J. VANDEN BROECK.

COMPAGNIE

## DES MINES DE LA LOIRE.

*Tableau, par ordre numérique, des obligations des emprunts de 1846 et 1847, remboursables le 1^er^ février 1855 par suite du tirage au sort qui a eu lieu le 6 juin 1854.*

147 obligations de la première série.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3 | 1095 | 2350 | 3617 |
| 14 | 1101 | 2353 | 3658 |
| 32 | 1172 | 2394 | 3663 |
| 38 | 1182 | 2407 | 3675 |
| 44 | 1190 | 2417 | 3680 |
| 111 | 1210 | 2434 | 3681 |
| 124 | 1343 | 2607 | 3702 |
| 120 | 1349 | 2627 | 3706 |
| 137 | 1350 | 2631 | 3724 |
| 148 | 1394 | 2678 | 3795 |
| 165 | 1446 | 2691 | 3801 |
| 175 | 1461 | 2721 | 3917 |
| 227 | 1469 | 2779 | 3945 |
| 269 | 1496 | 2806 | 3954 |
| 283 | 1513 | 2833 | 3977 |
| 297 | 1522 | 2844 | 3987 |
| 312 | 1528 | 2905 | 3989 |
| 323 | 1577 | 2918 | 4005 |
| 301 | 1618 | 2965 | 4031 |
| 394 | 1643 | 2986 | 4071 |
| 398 | 1655 | 3003 | 4077 |
| 421 | 1745 | 3063 | 4112 |
| 441 | 1783 | 3116 | 4158 |
| 467 | 1799 | 3226 | 4177 |
| 491 | 1809 | 3230 | 4222 |
| 505 | 1812 | 4237 | 4238 |
| 527 | 1930 | 4243 | 4298 |
| 541 | 1841 | 3268 | 4299 |
| 549 | 1911 | 3295 | 4327 |
| 580 | 1959 | 3361 | 5342 |
| 642 | 1962 | 3391 | 4350 |
| 725 | 1968 | 3426 | 4395 |
| 952 | 1989 | 3449 | 4425 |
| 912 | 2017 | 3469 | 4482 |
| 921 | 2035 | 3489 | 4445 |
| 930 | 2078 | 3509 | 4480 |
| 1074 | 2309 | 3517 | |

24 obligations de la deuxième série.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4488 | 4607 | 4680 | 5035 |
| 4494 | 4611 | 4736 | 5088 |
| 4506 | 4612 | 4793 | 5150 |
| 4543 | 4620 | 4804 | 5158 |
| 4557 | 4651 | 4929 | 5166 |
| 4578 | 4651 | 4951 | 5192 |

330 obligations de la troisième série.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3212 | 7478 | 9364 | 11977 |
| 5227 | 7482 | 9372 | 11979 |
| 5270 | 7483 | 9374 | 12045 |
| 5341 | 7501 | 9379 | 12080 |
| 5350 | 7551 | 9408 | 12116 |
| 5365 | 7573 | 9419 | 12190 |
| 5383 | 7638 | 9485 | 12208 |
| 5388 | 7677 | 9497 | 12217 |
| 5394 | 7717 | 9507 | 12302 |
| 5398 | 7788 | 9536 | 12398 |
| 5427 | 7794 | 9551 | 12545 |
| 5480 | 7803 | 9600 | 12585 |
| 5485 | 7832 | 9604 | 12618 |
| 5495 | 7885 | 9631 | 12667 |
| 5543 | 7891 | 9682 | 12722 |
| 5573 | 7898 | 9691 | 12743 |
| 5605 | 7924 | 9693 | 12737 |
| 5624 | 7903 | 9696 | 12769 |
| 5688 | 7936 | 9781 | 12828 |
| 5685 | 7968 | 9837 | 12838 |
| 5711 | 8011 | 9848 | 12852 |
| 5755 | 8025 | 9854 | 12901 |
| 5779 | 8057 | 9904 | 12935 |
| 5785 | 8058 | 9961 | 12964 |
| 5790 | 8078 | 9997 | 12995 |
| 5828 | 8080 | 10029 | 12998 |
| 5834 | 8096 | 10090 | 13022 |
| 5902 | 8100 | 10125 | 13027 |
| 5947 | 8112 | 10129 | 13075 |
| 5948 | 8129 | 10271 | 13088 |
| 6028 | 8135 | 10382 | 13149 |
| 6051 | 8159 | 10385 | 13201 |
| 6079 | 8185 | 10421 | 13227 |
| 6123 | 8207 | 10446 | 13246 |
| 6145 | 8212 | 10472 | 13252 |
| 6150 | 8266 | 10503 | 13254 |
| 6158 | 8309 | 10523 | 13264 |
| 6184 | 8313 | 10576 | 13265 |
| 6213 | 8328 | 10586 | 13438 |
| 6238 | 8340 | 10587 | 13448 |
| 6239 | 8348 | 10600 | 13450 |
| 6253 | 8364 | 10634 | 13583 |
| 6338 | 8379 | 10647 | 13598 |
| 6359 | 8414 | 10666 | 13618 |
| 6435 | 8443 | 10669 | 13638 |
| 6443 | 8501 | 10779 | 13674 |
| 6450 | 8516 | 10783 | 13729 |
| 6470 | 8544 | 10802 | 13745 |
| 6481 | 8552 | 10813 | 13817 |
| 6487 | 8554 | 10822 | 13834 |
| 6540 | 8599 | 10823 | 13843 |
| 6552 | 8631 | 10919 | 13847 |
| 6553 | 8673 | 10974 | 13869 |
| 6555 | 8691 | 10981 | 13907 |
| 6620 | 8725 | 10995 | 13741 |
| 6669 | 8741 | 11023 | 13948 |
| 6706 | 8773 | 11033 | 13964 |
| 6791 | 8832 | 11115 | 13977 |
| 6807 | 8866 | 11126 | 13985 |
| 6815 | 8872 | 11138 | 13989 |
| 6927 | 8879 | 11143 | 14006 |
| 6953 | 8880 | 11172 | 14038 |
| 6902 | 8889 | 11179 | 14045 |
| 6984 | 8933 | 11268 | 14050 |
| 6991 | 8948 | 11293 | 14062 |
| 7065 | 8993 | 11320 | 14122 |
| 7070 | 8998 | 11365 | 14239 |
| 7097 | 9005 | 11368 | 14321 |
| 7122 | 9007 | 11395 | 14342 |
| 7155 | 9017 | 11398 | 14352 |
| 7156 | 9060 | 11456 | 14373 |
| 7186 | 9113 | 11467 | 14383 |
| 7200 | 9118 | 11480 | 14445 |
| 7212 | 9135 | 11495 | 14467 |
| 7248 | 9154 | 11570 | 14469 |
| 7259 | 9174 | 11644 | 14011 |
| 7267 | 9191 | 11651 | 14014 |
| 7286 | 9206 | 11660 | 14628 |
| 7296 | 9223 | 11671 | 14722 |
| 7321 | 9224 | 11722 | 14737 |
| 7361 | 9268 | 11742 | 14738 |
| 7377 | 9304 | 11842 | 14740 |
| 7403 | 9316 | 11896 | 14782 |
| 7424 | 9323 | 11941 | 14954 |
| 7468 | 9358 | 11966 | |

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

## DE CRÉDIT MOBILIER

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de faire savoir à tous les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, que, par suite d'un arrangement intervenu entre elle et cette Compagnie, les actions du Midi sont reçues en dépôt, gratuitement, tous les jours au siége de la Société générale, place Vendôme, 15, de dix heures du matin à deux heures.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

## DE CRÉDIT MOBILIER.

MM. les actionnaires de la Société générale de Crédit mobilier sont prévenus qu'il sera payé le 1^er^ juillet prochain 25 fr. par action, formant le complément du dividende de l'année 1853.

Ce paiement s'effectuera, à dater du 1^er^ juillet prochain, tous les jours, de dix heures à trois heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

Conformément à la décision de l'assemblée générale du 29 avril dernier, il ne sera distribué d'à-compte sur le dividende de l'exercice courant, que le 31 décembre prochain.

**Service maritime des Messageries impériales.**

## PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. —Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 6, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis la 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1^er^, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1^er^ de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11 ; Chalcis, le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne.—Départs chaque 20 jours : les 10 mai, 6 et 26 juin, 16 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1^er^ et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28

A Marseille, place Royale, 1.

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les premiers jours de cette semaine étaient remarquables par une nullité d'affaires et de variations qui formait un contraste frappant avec les brusques et continuelles variations qui s'étaient succédé pendant le mois de mai et les premiers jours du mois de juin.

Cependant quelques symptômes de baisse ont commencé à se faire jour mercredi dernier. Toutes les valeurs étaient offertes à la fin de la bourse, et hier jeudi un mouvement de baisse assez sérieux s'est déclaré sur toutes les valeurs. La rente a rétrogradé tout à coup de plus de 1 fr., et les actions de chemins de fer ont rétrogradé en même temps de 10 à 15 fr.

Cependant, ce qui aurait dû dissiper un peu les alarmes exagérées de quelques spéculateurs, c'est que les consolidés anglais se sont maintenus très-fermes jusqu'à présent, ce qui prouve que l'état de la récolte ne donne pas encore d'inquiétudes en Angleterre.

Les actions de la Banque de France se sont tenues de 2,900 à 2,920. On prétend que le prochain dividende sera de 120 fr., et en supposant que celui de décembre ne soit que de 100, ce serait un produit total de 220 pour l'année, ce qui représenterait un revenu annuel de 7 53 0/0.

Les actions du Crédit mobilier ont été arrêtées tout à coup dans leur mouvement ascensionnel par la tendance générale des autres valeurs, et un peu aussi par l'approche de la liquidation de quinzaine. On avait fait d'énormes achats en spéculation, et comme il y avait de très-forts bénéfices, on a cherché à en réaliser une partie, ce qui a fait retomber les actions de 790 à 720.

Il y a eu depuis cinq jours de la lourdeur sur les actions de chemins de fer. Cependant, leurs cours ne s'étaient pas détériorés d'une manière sensible, lorsque la bourse d'hier a amené des offres nombreuses produites par la même cause que nous venons d'indiquer pour le Crédit mobilier. De fortes positions avaient été prises à la hausse, et quelques ventes ont eu lieu pour se préparer à la liquidation de quinzaine. La baisse ayant fait abandonner beaucoup de primes, il y a eu du trop plein qui a pesé sur les cours. Toutes les lignes se sont ressenties de cette tendance rétrograde, mais on remarquait que les valeurs étaient demandées pour fin courant en même temps qu'on les offrait en liquidation, ce qui indique que l'on regardait la réaction comme un simple mouvement de liquidation.

On est étonné de l'écart considérable qui se maintient entre les actions anciennes et nouvelles de l'Est; cet écart est en ce moment de 165 f., et si l'on y ajoute les 30 f. de dividende qui ont été détachés il y a un mois sur les actions anciennes, l'écart est en réalité de 195 fr.

On a plus que jamais parlé cette semaine de la fusion du Grand-Central; on a même prétendu que les négociations étaient arrivées à leur terme, et qu'un traité était déjà signé entre cette Compagnie et l'Orléans. Cependant, les actions du Grand-Central ont éprouvé peu de changement; elles ont même rétrogradé de 505 à 490.

On a recherché ces jours-ci les actions de Rouen et des autres lignes de la fusion normande. Malheureusement, nous ne croyons pas que les négociations soient encore sur le point d'aboutir.

Voici quelles ont été les variations des principales valeurs depuis la bourse du 8 jusqu'à celle du 15 juin :

La rente 3 0/0 a monté au comptant de 70 70 à 72 10; elle est restée à 70 75; elle a varié à terme de 70 70 à 72 15; elle est restée à 70 60.

Le 4 1/2 0/0 a monté de 96 à 97 60; il est resté à 96.

La Banque de France a varié de 2,920 à 2,900.

Le Crédit mobilier a monté de 715 à 760; il est resté à 720.

Le Crédit foncier a monté de 520 à 543 50; il est resté à 525.

Le Nord a monté de 837 50 à 855; il est resté à 840.

L'Est a monté de 777 50 à 795; il a fermé à 772 50. Les nouvelles de l'Est ont monté de 615 à 625; elles ont fermé à 607 50.

Lyon a monté de 942 50 à 940; il est resté à 920.

La Méditerranée a monté de 775 à 810; il est resté à 785 50.

Orléans a monté de 1,130 à 1,160; il est resté à 1,140.

Le Havre a monté de 470 à 483; il a fermé à 472 50.

Rouen a monté de 965 à 985; il est resté à 975.

Bâle s'est tenu à 390.

Genève a monté de 385 à 490.

L'Ouest a monté de 655 à 665; il est resté à 640 50.

Cherbourg a monté de 510 à 527 50; il est resté à 510.

Dijon a monté de 620 à 630; il est resté à 622 50.

Le Midi a monté de 587 50 à 607 50; il est resté à 587 50.

Le Grand-Central a monté de 490 à 507 50; il est resté à 490.

Saint-Germain a monté de 665 à 707 50; il est resté à 687 50.

Dieppe a varié de 295 à 285; Versailles, de 300 à 310; la Teste, de 265 à 240; Sceaux, de 195 à 190.

Le chemin de fer sarde a varié de 455 à 460.

*Samedi.* — Les affaires ont été peu animées Les cours avaient ouvert en hausse, mais ils n'ont pas pu se maintenir. Toutes les valeurs étaient faibles à la clôture. Le 3 0/0 a varié au comptant de 72 à 71 75, et à terme, de 72 15 à 71 75. Le 4 1/2 0/0, de 97 25 à 96 75 au comptant, et de 97 à 97 20 à terme. La Banque a fléchi de 20 à 2,900. Le Crédit mobilier a varié de 760 à 747 50; les actions du Nord, de 850 à 845; l'Est, de 800 à 790; les nouvelles de l'Est, de 620 à 617 50; Lyon, de 940 à 933 75; la Méditerranée, de 810 à 800; Orléans, de 1,165 à 1,155; Rouen, de 960 à 965; le Havre, de 475 à 480; l'Ouest, de 655 à 660; le Grand-Central, de 500 à 505; le Midi, de 605 à 595; Saint-Germain, de 700 à 705. Bâle s'est tenu à 390; Cherbourg, à 525; Dijon, à 635; Genève, à 492 50; Sceaux, à 195. Le chemin sarde a monté de 450 à 460.

*Lundi.* — Les cours se sont tenus, mais sans affaires et sans variations importantes. Il y avait de la fermeté à la clôture. La rente 3 0/0 est restée comme la veille, au comptant à 71 75, elle a monté à terme de 10 c. à 71 85. Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 65 à 97 40; la Banque, de 10 à 2,910. Le Crédit mobilier a varié de 737 50 à 747 50. Le Nord a monté de 6 25 à 851 25; l'Est, de 5 à 795; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 620; Lyon, de 1 25 à 935; la Méditerranée, de 5 à 805; l'Ouest, de 2 50 à 662 50; Dijon, de 2 50 à 627 50; le Midi, de 7 50 à 602 50. Le Grand-Central s'est tenu à 505; Orléans, à 1,155. Rouen a monté de 15 à 380; Saint-Germain, de 2 50 à 707 50. Cherbourg s'est tenu à 525; le Havre, à 480. Genève a fléchi de 2 50 à 490. Sceaux a été coté à 195.

*Mardi.* — Les cours se maintenaient avec fermeté, mais la hausse a fait peu de progrès par suite de la stagnation des affaires. La rente 3 0/0 a monté au comptant de 10 c. à 71 65, et à terme de 05 à 71 90; le 4 1/2 0/0, de 20 c. au comptant à 97 60, et il a été coté à terme de 97 40 à 97 50. La Banque a monté de 10 à 2,920. Le Crédit mobilier a fléchi de 2 50 à 745; les actions du Nord, de 3 75 à 847 50; l'Est, de 7 50 à 787 50; les nouvelles de l'Est, de 2 50 à 647 50; Cherbourg, de 2 50 à 522 50; Rouen, de 2 50 à 977 50; le Midi, de 2 50 à 600. Le Grand-Central s'est tenu à 505; Orléans, à 1,155; Bâle, à 390; Genève, à 490. Dijon a fléchi de 2 50 à 625. L'Ouest a monté de 2 50 à 665; le Havre, de 2 50 à 482 50. Sceaux a fléchi de 5 à 190; Saint-Germain, de 2 50 à 705.

*Mercredi.* — Le début de la bourse était encore très-ferme et en hausse, mais il y avait des offres et un peu de réaction à la clôture. Les affaires étaient toujours aussi nulles. La rente 3 0/0 a varié au comptant de 72 10 à 71 80, et à terme de 72 15 à 71 75. Le 4 1/2 0/0 de 97 50 à 97 60. La Banque s'est tenue à 2,920. Le Crédit mobilier a varié de 750 à 740; les actions du Nord de 852 50 à 850; l'Est, de 795 à 785; les nouvelles de l'Est, de 615 à 620; Lyon, de 937 50 à 935; la Méditerranée, de 800 à 802 50; l'Orléans, de 1,160 à 1,150; l'Ouest, de 655 à 647 50; le Grand-Central, de 505 à 502 50; Saint-Germain, de 710 à 705. Rouen a été coté à 980; le Havre, à 480; Bâle, à 390; Genève, à 490; le Midi, à 600; Dijon, à 630; Cherbourg, à 525; Dieppe, à 290. Le chemin sarde a été demandé de 455 à 460.

*Jeudi.*—Toutes les valeurs ont été offertes et en forte baisse dès le début, et l'on est resté à peu près aux plus bas cours. La rente 3 0/0 a varié de 70 à 70 75 au comptant, et de 71 à 70 65 à terme; le 4 1/2 0/0, de 96 85 à 96 50; la Banque a fléchi de 20 fr., à 2,920; le Crédit mobilier a baissé de 20 c. à 720; le Crédit foncier, de 27 50 à 515; le Nord, de 10 à 840; l'Est, de 12 50 à 772 50; les nouvelles de l'Est, de 12 50 à 607 50; Lyon, de 15 à 920; Orléans, de 10 à 1,140; Rouen, de 10 à 970; le Havre a fléchi de 7 50 à 472 50; Saint-Germain, de 17 50 à 687 50; Lyon à la Méditerranée, de 15 à 787 50; le Midi, de 12 50 à 587 50; le Grand-Central, de 12 50 à 490; Genève s'est tenu à 490; Bâle, à 390.

*Vendredi.* — La bourse, qui a débuté avec faiblesse, s'est relevée vers la clôture. La rente 3 0/0 a fait 71 25 au comptant, 71 20 à terme; le 4 1/2 0/0, 96 25 au comptant. La Banque a fléchi de 10 fr sur le cours de la veille et a fait 2,910 au comptant. Le Crédit mobilier s'est relevé à 720, à 730 à terme. Le Crédit foncier a fait 515. Le Nord a monté de 838 77, qu'il faisait la veille, à 845 à terme. L'Est a monté de 5 fr. à 775; l'Est nouveau, de 607 50 à 650; Lyon, de 5 fr. à 925; l'Orléans, de 15 fr. 1,140 à 1,155. Rouen a baissé de 5 fr. 975 à 970. Le Havre a fléchi de 472 50 à 470. Saint-Germain a fléchi de 687 50 au comptant à 680, et a fléchi de 677 50 à terme à 675. Lyon à la Méditerranée a fléchi de 787 50 à 780 au comptant, et monté de 785 à 792 50 à terme. Le Midi a monté de 5 fr., 592 50; le Grand-Central, de 493 75 à 495 à terme; Bâle, de 390 à 400.

J. Mata.

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 10 au 16 juin 1854.

| Longueur concédée | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions | Valeur des actions | Somme payée | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853 | Époques de jouissance | Noms des lignes | Samedi 10 Compt. | Samedi 10 Terme | Lundi 12 Compt. | Lundi 12 Terme | Mardi 13 Compt. | Mardi 13 Terme | Mercredi 14 Compt. | Mercredi 14 Terme | Jeudi 15 Compt. | Jeudi 15 Terme | Vendredi 16 Compt. | Vendredi 16 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 310 | 913 | 99 | 400.000 | 400 | tout | 46 fr. | janv. juillet | Nord | 815 » | 845 » | 852 50 | 850 » | 847 50 | 847 50 | 850 » | 850 » | 840 » | 838 75 | 840 » | 845 » |
| 104 | 139 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 60 fr. | août février | Paris à Rouen | 965 » | 965 » | 980 » | 977 50 | 977 50 | 975 » | 980 » | 980 » | 970 » | 975 » | 965 » | 970 » |
| 91 | 95 | 97 | 40.000 | 500 | tout | 30 fr. | avril octobr. | Rouen au Havre | 480 » | 475 » | 480 » | » | 481 25 | » | 480 » | » | 472 50 | » | 470 » | » |
| 51 | 73 | 93 | 38.000 | 500 | 425 | 11 fr. | avril | Dieppe et Fécamp | » | » | 290 » | » | 290 » | » | 290 » | | 285 » | » | » | » |
| » | 317 | 99 | 60.000 | 500 | 256 | 4 0/0 (1). | janv. juillet | Caen et Cherbourg | 535 » | » | 525 » | » | 522 50 | » | 525 » | » | 510 » | » | 518 » | » |
| [illegible] | 23 | 99 | 34.000 | 250 | tout | 32 fr. 50. | octobr. avril | Saint-Germain | 700 » | 700 » | 707 50 | 705 » | 705 » | » | 700 » | 700 » | 687 50 | 677 50 | 680 » | 675 » |
| [illegible] | 17 | 99 | 29.000 | 500 | tout | 15 fr. | janv. juillet | Versailles (r. g.) | 310 » | » | » | » | 310 » | » | 305 » | » | 300 » | » | » | » |
| 171 | 530 | 99 | 70.000 | 500 | 250 | 21 fr. | chaq. année | Ouest | 660 » | 660 » | 662 50 | 665 » | 645 » | 655 » | 647 50 | 650 » | 640 » | 630 » | 630 » | 632 50 |
| » | 11 | 50 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | Paris à Sceaux | 195 » | » | 195 » | » | 198 » | » | » | » | 185 » | » | 180 » | » |
| 116 | 1470 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 62 fr. 50. | octobre. | Orléans | 1155 » | 1150 » | 1155 » | 1155 » | 1155 » | 1155 » | 1150 » | 1155 » | 1140 » | 1141 » | 1150 » | 1155 » |
| 127 | 721 | 99 | 250.000 | 500 | tout | 50 fr. 30. | mai novemb. | Paris à Strasbourg | 790 » | 787 50 | 795 » | 792 50 | 787 50 | 790 » | 785 » | 785 » | 772 50 | 770 » | 775 » | 775 » |
| » | — | » | 250.000 | 500 | 100 | 4 0/0. | » | Id. nouvelles | 620 » | 617 50 | 620 » | 617 50 | 617 50 | 617 50 | 620 » | 617 50 | 607 50 | 607 50 | 610 » | 610 » |
| 141 | 200 | 99 | 84.000 | 350 | tout | 14 fr. | avril. | Strasbourg à Bâle | 390 » | » | 391 » | » | 390 » | » | 391 » | » | 380 » | » | 400 » | » |
| [illegible] | 512 | 99 | 240.000 | 500 | 250 | 37 f. 70 | janv. juillet | Paris à Lyon | 933 75 | 932 50 | 935 » | 930 » | 933 25 | 935 » | 935 » | 932 50 | 929 » | 920 » | 931 25 | 935 » |
| » | » | 99 | 2.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | | Provins aux Ormes | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 127 | 99 | 23.300 | 500 | 350 | 5 0/0 (1). | janv. juillet | Dijon à Besançon | 625 » | » | 627 50 | » | 625 » | » | 620 » | » | 621 50 | » | 625 » | » |
| » | 227 | 99 | 80.000 | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | » | Lyon à Genève | 492 50 | 491 » | 490 » | 490 » | 490 » | » | 490 » | » | 490 » | » | » | » |
| [illegible] | 612 | 99 | 90.000 | 500 | 300 | 18 fr. | avril octobr. | Lyon à la Méditerr. | 800 » | 795 » | 805 » | 805 » | 795 » | 800 » | 801 50 | 802 50 | 787 50 | 785 » | 790 » | 792 50 |
| » | 800 | 99 | 134.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | » | Chemins du Midi | 605 » | 600 » | 602 50 | 605 » | 610 » | 607 50 | 600 » | » | 590 » | 587 50 | 580 » | 598 50 |
| » | 52 | 99 | 10.000 | 500 | tout | néant. | » | Bordeaux à la Teste | » | » | 203 » | » | » | » | » | » | 210 » | » | » | » |
| 50 | 915 | 99 | 180.000 | 500 | 250 | 4 0/0. | avril octobr. | Grand Central | 505 » | 502 50 | 505 » | 503 75 | 505 » | 504 50 | 502 50 | 500 » | 490 » | 493 75 | 490 » | 495 » |
| | » | » | | 500 | 200 | | | St-Rambert à Gren. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 10 | 60 | 13.500 | 1.600 | tout | 25 fr. 70 par an | février août | Naples à Castellam. | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 50 | 90 | 9.600 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an | mars. | Anvers à Gand | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

(1) Pendant la durée des travaux.

| | Samedi 10 Compt. | Samedi 10 Terme | Lundi 12 Compt. | Lundi 12 Terme | Mardi 13 Compt. | Mardi 13 Terme | Mercredi 14 Compt. | Mercredi 14 Terme | Jeudi 15 Compt. | Jeudi 15 Terme | Vendredi 16 Compt. | Vendredi 16 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rentes 3 0/0 | 71 75 | 71 75 | 71 75 | 71 80 | 71 90 | 71 90 | 71 80 | 71 75 | 70 75 | 70 60 | 71 25 | 71 25 |
| Rentes 4 1/2 0/0 | 96 75 | 97 20 | 97 40 | » | 97 00 | 97 50 | 97 00 | 97 00 | 96 » | 96 50 | 96 25 | » |
| Banque de France | 2900 » | » | 2910 » | » | 2920 » | » | 2920 » | » | 2900 » | » | 2910 » | » |
| Crédit mobilier | 747 50 | 747 50 | 747 50 | 747 50 | 745 » | 742 50 | 740 » | 737 50 | 730 » | 720 » | 725 » | 730 » |
| Comptoir national | 580 » | » | 570 » | » | 570 » | » | 575 » | » | 565 » | » | » | » |
| Banque foncière | 505 » | 505 » | 510 » | » | 530 » | 510 » | 512 50 | » | » | » | 515 » | » |
| D° Obligations (Cert.) | 935 » | » | 930 » | » | » | » | 940 » | » | 930 » | » | 931 » | » |
| D° Obligations de 500 fr. | 445 » | » | 440 » | » | 440 » | » | 440 » | » | 420 » | » | 440 » | » |
| D° 10 d'Obligations | » | » | » | » | » | » | » | » | 405 » | » | » | » |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 10 au 16 juin 1854.

| Date de l'emprunt | Nombre d'obligat. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émis. | Somme payée à ce jour | Prix de remboursem. | Intérêts par an. | Époques des tirages. | Sièges des paiements. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1851. | 150.000 | 75 ans | 335 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. |
| D°. | 81.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. |
| 1853. | 60.000 | 99 — | 535 | 375 | 625 | 5 0/0 | » | D° |
| 1852. | 154.538 | 99 — | » | tout. | 500 | 3 0/0 | » | janvier juillet |
| D° | 2.700 | 99 — | 1105 | tout. | 1.150 | 5 0/0 | assemb. gén. | D° |
| D° | 50.300 | 99 — | 500 | tout. | 650 | 5 0/0 | D° | décembre juin |
| 1848. | 10.800 | 43 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | janvier juillet. |
| D°. | 6.200 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1852. | 15.038 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1853 | 17.?00 | » » | 1.000 | 750 | 1.250 | 5 0/0 | » | D° |
| 1841. | 7.219 | 30 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1850. | 8.931 | 75 — | 1.175 | tout. | 1.250 | 25 | » | D° |
| 1842. | 8.998 | 47 — | 1.125 | tout | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | D° |
| 1848. | 3.331 | 39 — | » | tout | 1.250 | 5 0/0 | D° | D° |
| 1852. | 150.000 | 99 — | 340 | tout. | 500 | 3 0/0 | » | D° |
| 1854 | 1?0.000 | » » | 275 | 75 | 500 | 3 0/0 | » | D° |
| 1845. | 3.987 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | D° | D° |
| 1847. | 1.938 | 83 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | juin décembre |
| 1845 | 15.000 | 78 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | mars septembre. |
| 1848. | 5.000 | 87 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | D° | janvier juillet. |
| 1843. | 2.735 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | mars. | avril octobre |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 560 | » | 625 | 5 0/0 | D° | janvier juillet. |
| 1841. | 4.000 | » » | 500 | tout | 625 | 25 » | D° | avril octobre. |

| Noms des compagnies | 10 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord Boulogne | 312 50 | 312 50 | 312 50 | 312 50 | 312 50 | 312 50 |
| Paris à Lyon | 1020 » | 1020 » | 1035 » | 1025 » | 1020 » | » |
| Lyon à la Méditerranée 5 0/0 | 510 » | 507 50 | 510 » | 510 » | » | 507 50 |
| D° Nouvelles 5 0/0 | 312 50 | 311 25 | 312 50 | 312 50 | 316 » | 310 » |
| Montereau à Troyes | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Strasbourg | 497 50 | 500 » | 500 » | 498 75 | 497 50 | 498 75 |
| Saint-Germain (nouvelles) | 1010 » | » | 1010 » | 1010 » | » | » |
| Versailles r. d. | » | » | » | » | » | » |
| Ouest | 1005 » | 1005 » | » | » | » | » |
| D° (nouvelles) | » | » | 1005 » | 1005 » | 1005 » | 1005 » |
| Saint-Étienne à Lyon | » | » | » | » | » | » |
| D° (2e émission) | » | » | » | » | » | » |
| Paris à Orléans | » | » | 1030 » | 1030 » | » | » |
| D° (Nouvelles 1848) | » | » | 1030 » | » | » | » |
| D° (Nouvelles 1852) | 312 50 | 311 75 | 314 75 | 315 » | 315 » | » |
| D° (Nouvelles 1854) | 317 50 | 315 » | 316 25 | 317 50 | 315 » | 316 25 |
| Paris à Rouen | » | » | » | » | » | 987 50 |
| D° (nouvelles) | » | 975 » | 975 » | » | » | 997 » |
| Rouen au Havre | 970 » | 970 » | 970 » | » | » | 970 » |
| D° (nouvelles) | » | » | » | » | » | 1170 » |
| Strasbourg à Bâle | » | » | » | » | » | » |
| D° (nouvelles) | » | » | » | 505 » | 503 » | 505 » |
| Dijon à Besançon | » | » | » | » | » | » |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 9 au 15 juin 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes. | 9 | 10 | 12 | 13 | 14 | 15 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Nord | 835 » à 862 50 | 836 » à 862 50 | 840 » à 847 50 | 843 75 à 850 » | 840 » à 856 25 | |
| Paris à Strasbourg | 790 » à 800 » | 785 » à 800 » | 785 » à 790 » | 785 » à 790 » | 787 50 à 791 75 | |
| Orléans | 1125 » à 1175 » | 1125 » à 1175 » | 1125 » à 1175 » | 1125 » à 1175 » | 1125 » à 1175 » | |
| Paris à Rouen | 940 » à 960 » | 940 » à 960 » | 940 » à 960 » | 940 » à 960 » | 950 » à 975 » | |
| Rouen au Havre | 425 » à 475 » | 425 » à 475 » | 425 » à 475 » | 425 » à 475 » | 450 » à 475 » | |
| Lyon | 925 » à 912 75 | 927 50 à 937 50 | 925 » à 937 50 | 925 » à 937 50 | 937 50 à 943 75 | |
| Ouest | » | » | » | » | | |

## Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.

P. papier, offert. A. (argent) demandé.

| Dénomination | Pair | D. cours | Dénomination | Pair | D. cours | Dénomination | Pair | D. cours | Dénomination | Pair | D. cours |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ... Bellamus et Cie | 500 | 470 | Echarcon ... Papeterie. | 1000 | 1005 | Gaz de Wazemmes | 500 | 610 | Sécurité ... Maritime. | 5000 | 29 0/0 b. |
| — | » | » | Essonne ... Papeterie | 1000 | » | — d'Amiens Cie française | 500 | 800 | Sauvegarde ... Maritime. | 5000 | 8 0/0 b. |
| Oblig. de la ville de Paris (1847) | 1000 | » | Bastennes ... Asphalte | 1000 | 100 | — de Boulogne (Paris) | 1000 | » | Océan ... Maritime. | 5000 | 25 0/0 b. |
| D° (1852) | 1000 | 1107 — | Monceaux-sur-Sambre ... Forges. | 1333 | 1500 | — de Versailles | 500 | 501 | Nationale ... Incendie | 5000 | 135 0/0 b. |
| Compagnie générale des Eaux | 250 | 245 | Aveyron (Decazeville) ... Forges. | 5000 | 3400 | — de Cherbourg | 500 | 70 | Générale ... Incendie. | 5000 | 22.500 |
| ... de l'Oise ... Canal. | 1000 | 775 | Maubeuge (Nord) ... Forges. | 500 | 500 | Messageries Impériales | 1000 | 4000 | Union ... Incendie. | 5000 | 57 0/0 b. |
| ... française canalisée | 500 | 1.000 | Alais ... Forges. | 5000 | 1700 | Messag. Imp. serv. maritime | 5000 | 9400 | France ... Incendie. | 5000 | 30 0/0 b. |
| ... Cuivre. | 100 | 92 50 | Châtillon et Commentry ... Forges. | 1000 | 3?0 | — Gaillard | 1000 | 400 | Phénix ... Incendie. | 4000 | 3000 |
| ...-Montagne ... Zinc. | 200 | 610 | Providence ... Forges | 1000 | 1100 | Gondoles parisiennes | 80 | 160 | Providence ... Incendie | 2.000 | 20 0/0 b. |
| ... Montagne ... Zinc. | 1000 | 1.000 | Herserange ... Forges. | 500 | 215 | Omnibus (Entreprise générale) | 1000 | 1000 | Urbaine ... Incendie | 5000 | 12 0/0 b. |
| ... Zinc. | 375 | 315 | Le Paurait | 750 | 905 | Omnibus (rive gauche) | 250 | » | Confiance ... Incendie. | 5000 | 5 0/0 b. |
| ... Zinc. | 750 | 1015 | Denain ... de l'Ardèche | 1000 | 1485 | Favorites ... Omnibus. | 500 | 1000 | Eventualistes d'Avignon | 31 50 | » |
| ... | 750 | 653 | Nord ... Usine. | 500 | 775 | Hirondelles ... Omnibus. | 1000 | » | — de Cette | 49 | » |
| ... (Algérie) ... Cuivre | 100 | 62 50 | Carvin ... Usine | 500 | 915 | Orléanaises ... Omnibus | 1000 | 725 | — de Pampoux | 25 | |
| ... | 250 | 230 | Tayant ... Usine. | 500 | » | Tricycles ... Omnibus. | 500 | 500 | Glaces d'Oignies ... Belgique. | 1000 | 1600 |
| ... Charbon | 500 | 530 | Télégraphe sous-marin | 25 | 21 | Compagnie générale ... Pet. voit. | 500 | 610 | — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 400 |
| ... Charbon. | 1/3.24 | 510 | Gaz anglais (Paris) | 2500 | 5100 | Urbaines ... Pet. voit. | 500 | 540 | — de Montluçon | 500 | 313 » |
| ... anges belges | 500 | 330 | — français (Paris) | 500 | 590 | Lutéciennes ... Pet. voit. | 500 | 690 | Docks | 250 | 213 50 |
| ... de-Loup (sud) ... Charbon | 1000 | 991 | — parisien (Paris) | 1000 | 1415 | Sylphides ... Pet. voit. | 500 | 560 | Journaux réunis | 500 | 500 |
| ... de la Loire ... Charbon | 1/7200 | 625 | — Lacarrière | 500 | 1050 | Brigadoines | 1000 | 640 | Maberly (Amiens) | 500 | 287 50 |
| ... du Flenu ... Charbon. | 1000 | 160 | — du Midi (le libère) | 500 | 1100 | Générale ... Ass. maritime | 1200 | 32 0/0 b. | Coton (Frévent) | 500 | 375 |
| ... à Loire ... Charbon. | 500 | 225 | — du Nord (Batignolles) | 500 | 550 | Lloyd français ... Maritime | 5000 | 9 0/0 b. | Gounaches | 500 | 375 |
| ... Charbon. | 500 | » | — de l'Ouest (Passy) | 500 | 650 | Union des Ports ... Maritime | 5000 | 8 0/0 b. | Palais de Cristal | 100 | 110 » |
| ... Charbon. | 1/1 500 | 500 | — de l'Est (Vincennes) | 500 | » | Mélusine ... Ass. maritime | 5000 | 17 0/0 b. | Richer | 500 | 335 |

PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cie, RUE BERGÈRE, 20.

L'un des Directeurs, AD. BLAISE (des Vosges)

Digitized by Google

N. 720. 13e ANNÉE. — N° 25. SAMEDI, 24 JUIN 1854.

# JOURNAL DES CHEMINS DE FER

## DES MINES ET DES TRAVAUX PUBLICS

FONDÉ EN 1842

PARAISSANT LE SAMEDI.

BUREAUX ET ADMINISTRATION
85, *Rue Richelieu*

PRIX DE L'ABONNEMENT :

| | Six mois. | Un an. |
|---|---|---|
| Paris..... | 12 f. | 22 f. |
| Départements .... | 13 » | 24 » |
| Etranger ..... | 16 » | 30 » |

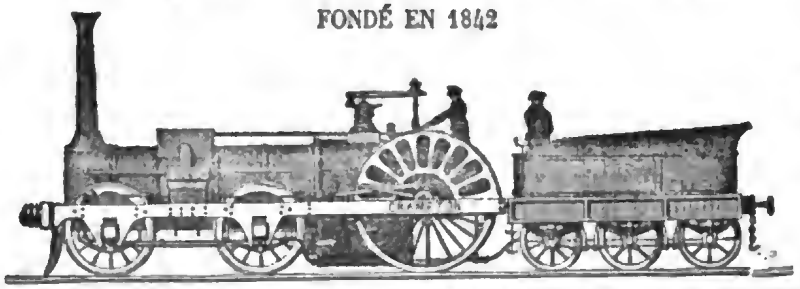
PARAISSANT LE SAMEDI.

On s'abonne à LONDRES, chez M. Delisy, Newspaper Agent, Norfolk Street, Strand.

PRIX DES INSERTIONS :

Dans le corps du Journal, 2 francs la ligne.

A la feuille d'annonces, 1 fr. 50 c.



L'ADMINISTRATION se charge de veiller aux intérêts de ses abonnés, de les représenter dans les assemblées des sociétés dont ils sont actionnaires, de les éclairer sur la marche et la direction des affaires dans lesquelles ils sont engagés et de les renseigner sur la valeur des titres qu'ils possèdent; enfin, de les guider d'une manière sûre et positive sur tous les placements de fonds.—L'Administration se charge aussi de l'achat et de la vente des actions, des versements à faire, des intérêts et dividendes à recevoir et de toute négociation de titres de chemins de fer.

### AVIS AUX ABONNÉS.

Les personnes dont l'abonnement expire le 30 juin sont priées de le renouveler, afin d'éviter toute interruption dans l'envoi du journal.

### *SOMMAIRE.*

Bulletin de la semaine, 465. — Chemin de fer de l'Est. Embranchement de Reims. Ligne de Mulhouse, 466. — Des tarifs communs et des tarifs différentiels, 466. — Crédit foncier de France, 6e tirage, 467. — Chemin de fer de Ceinture, 467. — Crédit mobilier et Crédit foncier, 468. — Actes officiels. Réorganisation du Conseil général des ponts et chaussées. Création d'inspecteurs généraux des chemins de fer, 469. — Nomination au Comité consultatif des chemins de fer, 470. — Chemin de fer de Paris à Lyon. Modification aux statuts, 470. — Recettes de la semaine, 470. — Avis aux actionnaires, 471. — Chemin de Paris à Orsay. Rapport, 471. — Compagnie génevoise des colonies suisses de Sétif, 472. — Usines métallurgiques réunies de Septèmes, 472. — Forges, 473. — Correspondance, 474. — Recettes, 475. — Annonces, 476, 477, 478. — Chronique de la Bourse, 479. — Bourse, 480.

### BULLETIN DE LA SEMAINE.

Sans nouvelles importantes du double théâtre de la guerre, la Bourse n'a été dirigée dans ses variations que par les avis reçus des départements sur l'aspect des récoltes.

Ces avis confirment à l'unanimité ce que nous disions la semaine dernière, et ce que nous avons vérifié de nouveau par nos yeux durant une tournée agricole de quatre jours, que les récoltes étaient superbes et que, si fâcheuses que fussent les pluies, elles n'avaient cependant causé jusqu'ici que des retards, mais aucun dommage. On conçoit aisément par suite que, si telle est la situation des choses dans les terres fortes, les pluies dont on se plaint n'ont pu que faire beaucoup de bien dans les terres légères; or, ce résultat est précisément celui que constatent toutes les correspondances de l'intérieur.

En présence d'une telle concordance d'avis, il a bien fallu se rendre : aussi les cours des effets publics se sont-ils améliorés d'une manière sensible depuis la semaine dernière. Voici la comparaison des deux bourses des 15 et 22 juin courant :

| Valeurs. | 15 juin. | 22 juin. |
|---|---|---|
| 3 0/0, | 70 60 | 72 95 |
| Mobilier, | 720 » | 752 50 |
| Saint-Germain, | 677 50 | 602 50 |
| Orléans, | 1,140 » | 1,165 » |
| Rouen, | 975 » | 990 » |
| Havre, | 475 » | 512 50 |
| Nord, | 838 75 | 858 75 |
| Est (ancien), | 770 » | 790 » |
| — (nouveau), | 607 50 | 625 » |
| Lyon, | 920 » | 940 » |
| Méditerranée, | 785 » | 812 50 |
| Midi, | 587 50 | 605 » |
| Ouest, | 630 » | 650 » |
| Grand-Central, | 493 75 | 503 75 |

Durant la même période, les fonds anglais se sont élevés de 91 1/4 3/8 à 94 1/4 3/8.

La hausse n'est donc pas, on le voit, spéciale à la France : elle résulte d'une amélioration générale des affaires, d'une appréciation plus juste et plus raisonnée de la situation politique et de l'issue des complications actuelles. On comprend, aujourd'hui, que, si la guerre est de nature à se prolonger, en raison de l'éloignement de son théâtre, de la nature du climat et de l'obstination aveugle de l'agresseur, l'union de toutes les autres puissances pour la défense du droit et de la justice, pour le rétablissement de la paix sur des bases solides et durables, dépouille précisément la guerre de ses conséquences les plus fâcheuses, de ses entraînements les plus redoutables, et laisse aux peuples toute leur liberté d'esprit et toute la sécurité nécessaire, dans le présent comme dans l'avenir, pour continuer leurs travaux et tenter de nouvelles entreprises.

La France restera d'autant moins en arrière dans ce mouvement de reprise générale, qu'elle avait à peine ralenti son activité, au moins en ce qui concerne les travaux publics; quant à l'industrie manufacturière, si elle a un moment réduit sa production, elle commence déjà à lui redonner une impulsion nouvelle, qu'atteste d'une manière officielle le tableau des importations et des exportations de marchandises pendant le mois de mai dernier, publié au *Moniteur* de ce matin. Ce tableau présente un accroissement de 1,409,238 fr. sur les droits perçus à l'entrée: pour la sortie, l'amélioration est assez sensible sur les mécaniques.

Les recettes de chemins de fer que nous publions cette semaine ne sont pas très-favorables; plusieurs présentent une diminution ou tout au moins une stagnation marquée dans la circulation des voyageurs. Cet état de choses est dû exclusivement au mauvais temps, qui fait ajourner tous les voyages de plaisir ou de santé, à la campagne ou aux eaux : aussi pèse-t-il plus fortement sur les services de banlieue que sur les grandes lignes; le premier rayon de soleil rétablira l'équilibre.

Le *Moniteur* a publié cette semaine le décret approbatif des modifications apportées aux statuts de la Compagnie du chemin de fer de Lyon, par suite de la fusion avec Besançon. Ce décret a paru le 22 juin ; la Compagnie a envoyé aussitôt au timbre ses 25,000 actions nouvelles; une fois cette opération terminée, les actions seront signées par deux administrateurs, ce qui fait 50,000 signatures à donner, puis remises aux liquidateurs de l'ancienne Compagnie de Dijon, chargés de faire l'échange des titres.

Le journal officiel a publié également cette semaine plusieurs décrets, portant réorgani-

Digitized by Google

sation du Conseil des ponts et chaussées et création de cinq inspecteurs généraux de l'exploitation commerciale des chemins de fer ; on trouvera plus loin le texte de ces décrets.

Un mouvement de terre et des filtrations d'eau observées dans le souterrain de Rilly, sur l'embranchement de Reims, ont déterminé une interruption du service pendant trois jours ; nous publions dans ce numéro une note qui réduit à ses justes proportions ce petit incident.

Aucun jour n'est encore fixé pour l'ouverture du chemin de Lyon, entre cette ville et Chalon. Par contre, la réception du chemin de la Méditerranée, entre Valence et à Avignon, est toujours fixée au 27 juin, et l'ouverture au 29, deux jours après.

Les actions du Hâvre ont été fort recherchées cette semaine ; quelques personnes ont cru devoir attribuer ce mouvement à la reprise de négociations relatives à la fusion ; c'était une erreur. Il ne faut pas voir dans la hausse du Hâvre autre chose que ce qui est, c'est-à-dire que les actions du Hâvre rapportant cette année 35 fr. au moins, étaient au-dessous de leur prix à 475 fr,

Ad. Blaise (des Vosges).

## Chemins de fer de l'Est.

### *Embranchement de Reims. — Ligne de Mulhouse.*

Les pluies torrentielles qui tombent depuis bientôt deux mois avec une continuité désespérante ont déterminé quelques mouvements dans la maçonnerie du souterrain de Rilly, sur l'embranchement de Reims.

La circulation a dû, en conséquence, être interrompue du 18 au 21 juin pour exécuter les travaux de réparation, nécessités plutôt par une sage vigilance que par un péril imminent.

Voici les renseignements exacts recueillis à ce sujet :

L'abondance des eaux a été telle, que le ruisseau des gorges de cette partie de la montagne de Rilly a débordé ; les eaux en débordant se sont infiltrées à travers les terres crayeuses recouvrant le souterrain et sont venues s'écouler sur quelques points à travers la maçonnerie. Il en est résulté quelques boursouflures dans le parement des pieds-droits.

La circulation, interrompue pendant trois jours, a été rétablie le 22 juin, à midi, grâce à l'activité qu'ont su déployer les ingénieurs du gouvernement et ceux de la Compagnie.

Cette circulation ne comprend encore, on le sait, que les voyageurs. Leur nombre s'est élevé, pendant les treize jours d'ouverture, à 7,380, ayant produit une recette brute de 15,475 fr. 80 pour le trajet d'Epernay à Reims et retour.

Ce produit des deux stations extrêmes représente 1,190 fr. par jour. Nous ne l'avions évalué, dans notre article du 10 juin, qu'à 780 fr. C'est déjà un accroissement de plus de moitié sur nos prévisions.

On espère commencer le service de la marchandise à petite vitesse dans les premiers jours du mois prochain.

Puisque nous en sommes aux chemins de l'Est, nous pouvons annoncer que tous les plans de la ligne de Mulhouse sont terminés et soumis en ce moment à l'approbation de M. le ministre des travaux publics.

L'intérêt qui s'attache à ces immenses travaux, dont l'achèvement a été annoncé pour le 31 décembre 1856 au plus tard, n'est pas seulement l'intérêt de la Compagnie et celui de ses actionnaires, c'est aussi l'intérêt des nombreux ouvriers auxquels l'exécution d'une ligne de près de 500 kilomètres doit fournir en abondance de l'occupation et des salaires.

La sollicitude bien connue du gouvernement pour tous ces intérêts permet donc de compter sur un prompte examen des projets de la Compagnie. Nous ne la retarderons pas pour notre compte, en nous faisant l'écho des prétentions locales qui réclament des variantes de tracé. Toutes ces questions sont examinées avec soin par le gouvernement et par la Compagnie, elles seront résolues en temps et lieu de la manière la plus convenable, mais nous croyons savoir qu'il n'a encore été pris aucune décision à cet égard, soit pour le passage de Bar-sur-Aube, dont un journal a parlé, soit pour d'autres points également contestés.

Ad. Blaise (des Vosges).

## Des tarifs communs et des tarifs différentiels.

Par une exception unique, que nous constatons sans la discuter, l'industrie des chemins de fer est soumise, en France, non-seulement à une loi de maximum qui lui défend d'élever ses prix, mais elle ne peut même les réduire et les modifier dans la limite de ce maximum sans l'autorisation du gouvernement.

Les cahiers des charges renferment, à cet égard, des stipulations rigoureuses, assurant à tous les expéditeurs remplissant les mêmes conditions, la jouissance égale de toutes les faveurs que les Compagnies de chemins de fer peuvent offrir au commerce pour accroître la circulation et augmenter ainsi les services des nouvelles voies de transport.

L'égalité dont il s'agit est complète, mais elle n'est pas aveugle ; elle est *une* pour tous les expéditeurs remplissant les mêmes conditions; mais la nature même des choses exige qu'il y ait autant de tarifs différents qu'il peut se présenter de situations différentes pour les expéditeurs. Telle est l'origine des tarifs différentiels, législativement consacrés dans la discussion à laquelle a donné lieu le cahier des charges du chemin de l'Ouest, dans la session de 1851, et journellement appliqués sous la surveillance et avec l'approbation de l'autorité supérieure.

Si naturels, si utiles que soient les tarifs différentiels, de quelque garantie que soient entourées leur rédaction et leur application, ils rencontrent cependant des adversaires nombreux dans la personne des entrepreneurs de transport par terre et par eau, que les chemins de fer ont précisément pour objet de remplacer en partie, et dans les intermédiaires, commissionnaires et entrepositaires établis dans les villes où avaient lieu autrefois les ruptures de charge, qu'ils rendent inutiles.

Une première campagne malheureuse de ces adversaires des chemins de fer ne les a pas découragés, et ils en entreprennent, en ce moment, une nouvelle contre les Compagnies qui veulent profiter de l'achèvement du chemin de Ceinture, et des sacrifices qu'il a coûtés, tant à elles-mêmes qu'à l'Etat, pour étendre leur action et leurs services. Sans reproduire ici les doléances que l'on fait entendre, en ce moment, au sujet d'un projet de tarif commun entre les Compagnies de Rouen, du Havre, d'Orléans, doléances qui sont toujours les mêmes au fond et dont la forme seule varie, nous nous bornons à insérer la note suivante, qui expose avec une grande clarté les motifs et le but du nouveau tarif, en même temps qu'il en fait connaître les bases.

Ad. Blaise (des Vosges).

### TARIFS COMMUNS DES COMPAGNIES D'ORLÉANS, DE ROUEN, HAVRE ET DIEPPE.

Le Havre, comme port d'arrivages et comme lieu d'entrepôt, les villes de Rouen, d'Elbeuf et de Louviers, comme villes manufacturières, font des envois importants de matières premières et de produits fabriqués aux villes du centre, du midi et du sud-ouest de la France, desservies par le réseau d'Orléans.

Tant que les diverses sections de la ligne d'Orléans ont présenté des lacunes, tant qu'un camionnage à travers Paris a été obligatoire pour le transport de la gare des Batignolles à celle d'Ivry, les transbordements ont fait obstacle à ce que les marchandises pussent se servir utilement des voies ferrées pour se rendre d'une ligne sur l'autre, et le roulage est resté, à peu près exclusivement, en possession de ces transports. Mais depuis que les lignes de Paris à Nantes, de Paris à Bordeaux, sont complètes, depuis qu'il n'existe plus que des lacunes de peu d'étendue sur les lignes de Paris à Limoges, de Paris à Clermont et à Roanne, maintenant surtout que les lignes de Normandie sont reliées au réseau d'Orléans par le chemin de fer de Ceinture, les Compagnies de Rouen et d'Orléans ont pensé avec raison qu'elles devaient mettre le commerce à même de se servir de leurs chemins de fer.

Non-seulement elles auraient manqué à leur mandat en restant indifférentes aux mouvements commerciaux d'une ligne sur l'autre, mais elles auraient encore, et à juste titre, mérité les reproches du commerce en ne le mettant pas à même de profiter, pour les directions diagonales, des avantages de vitesse et de régularité qu'il pouvait attendre des voies ferrées, quoique plus longues et moins directes.

Digitized by Google

Dans cette position, les Compagnies devaient-elles se contenter de souder à la taxe du chemin de fer de Ceinture leurs taxes personnelles du Havre à Paris, de Paris à Nantes, pour les transports du Havre à Nantes; de Rouen à Paris et de Paris à Angers, pour les transports de Rouen à Angers; de Rouen à Paris et de Paris à Orléans pour les transports de Rouen à Orléans, etc.?

Evidemment non ! Un pareil tarif n'eût présenté d'abord aucun avantage et n'eût donné aucun résultat, puisqu'il eût de beaucoup dépassé ce qu'il *en coûtait ordinairement par la voie directe de terre;* mais, de plus, il eût été ridicule, car il y a du Havre à Nantes, par chemin de fer, 658 kilomètres, tandis que par la route il n'y en a que 329; il y a de Rouen à Angers, par chemin de fer, 477 kilom., et par la route, 279; il y a de Rouen à Orléans, par chemin de fer, 255 kilom., et par la route, 200, et l'on ne pouvait pas offrir raisonnablement au commerce de se servir des chemins de fer pour ces parcours, en supportant seul les conséqueuces de l'allongement du trajet par Paris.

Qu'ont donc dû faire les Compagnies pour présenter des prix qui fussent acceptables ?

Elles ont basé leurs prix sur ceux que payaient les marchandises par terre d'un point à un autre, sans cependant descendre tout-à fait aux prix que peut faire le roulage pour se défendre une fois qu'il sera attaqué.

Il en coûtait du Havre à Nantes, en ordinaire, 55 à 60 fr. par 1,000 kil. de domicile à domicile; les Compagnies ont rédigé deux tarifs à 58 et 63 fr. suivant la nature de la marchandise, et de gare en gare.

Il en coûtait 45 à 50 fr. de Rouen à Angers, de domicile à domicile; elles ont proposé des tarifs de 43 et 47 fr. de gare en gare.

Il en coûtait 30 à 35 fr. de domicile à domicile de Rouen à Orléans; elles ont fait des tarifs de 25 à 26 fr. etc., de gare en gare.

Au delà d'Orléans, sur le Centre, elles ont soudé à ces prix de 25 à 26 fr. les tarifs ordinaires des chemins de fer suivant les destinations.

Ces prix totaux ainsi formés, après en avoir déduit comme frais fixes le transport par le chemin de Ceinture et les frais de manutention, elles se sont partagé le surplus proportionnellement au nombre des kilomètres parcourus sur chacune de leur ligne,

Y a-t-il rien de plus rationnel que ce mode de procéder, et peut-on faire autrement un tarif commun?

Qu'il résulte de l'examen partiel des taxes et de leur rapprochement, qu'il n'existe pas toujours de proportionnalité entre les prix et les parcours, cela est possible, cela doit être même; car ayant besoin d'aligner les prix par chemin de fer avec ceux que le commerce était accoutumé à payer par la route, il est évident que pour deux directions par terre formant entre elles un angle de peu d'importance, les trajets par chemin de fer peuvent présenter une plus grande différence de parcours et cependant ne donner lieu qu'à une différence faible dans les prix.

Que les entrepreneurs de roulage blâment ces tarifs, cela doit être, car ils les blessent, et l'on pourrait même dire avec raison que plus leur critique est amère, plus il est certain que ces tarifs sont bons et qu'ils présentent des avantages au commerce; car s'il en était autrement, s'il était impossible de s'en servir, de préférence aux voies ordinaires, les transporteurs habituels ne s'en préoccuperaient pas et ne feraient qu'en rire.

A ces entrepreneurs de transport on peut répondre que les chemins de fer ont été créés pour les remplacer partout où cela est possible; qu'on ne peut que les plaindre, mais que le progrès industriel et l'intérêt général le veulent ainsi.

Que les commissionnaires de roulage, les entrepositaires et intermédiaires de tous genres à Paris et à Orléans, accoutumés qu'ils sont à recevoir de Rouen de la marchandise pour la réexpédier ensuite à destination, après avoir ajouté aux frais de transport leur commission et frais accessoires, se plaignent aussi de ces tarifs et qu'ils les attaquent, cela se conçoit; mais on peut leur répondre :

Que les chemins de fer n'ont pas innové à leur préjudice les moyens d'expédier du Havre à Nantes, de Rouen à Angers ou au delà d'Orléans, des marchandises sans passer par Paris ou Orléans;

Que ces moyens existaient avant les chemins de fer; que depuis longues années des transports importants ont lieu de l'une à l'autre de ces villes sans passer par leurs mains;

Que les chemins de fer ne font que se substituer à des transporteurs existants.

Puis, qu'enfin il n'est pas possible qu'en soudant les chemins de fer les uns aux autres, on ait entendu faire rompre charge à la marchandise au profit des intermédiaires, et au préjudice des expéditeurs ou destinataires.

Toutes ces plaintes sont naturelles et devaient être prévues; mais si l'on envisage les tarifs communs au point de vue des rapports existants entre les lieux d'arrivage des matières premières et les lieux de fabrication; au point de vue des rapports existants entre les villes manufacturières et les lieux de consommation; en un mot, au point de vue des intérêts généraux du commerce et des consommateurs, on doit reconnaître qu'il faut applaudir aux tarifs communs que font les Compagnies de chemins de fer, et les encourager par tous les moyens possibles, car ces tarifs ont pour résultat d'offrir généralement des prix inférieurs à ceux du roulage direct ordinaire, et d'affranchir les marchandises des frais accessoires résultant des consignations, des assurances, des réexpéditions qu'entraine la rupture de charge à l'extrémité de chaque ligne.

Et, d'ailleurs, ces tarifs communs ne présentassent-ils pas des prix encore assez bas aux yeux du commerce, n'ont-ils pas toujours pour conséquence d'ammener le roulage concurrencé à abaisser les siens, et n'apportent-ils pas ainsi naturellement de nouvelles réductions dans les prix de transport ?

Un tarif est toujours difficile à établir d'une manière certaine du premier coup; mais, une fois appliqué, l'expérience dénote les points faibles, et comme les Compagnies ne les font que pour avoir des transports, leur intérêt, qui, en cela, est d'accord avec celui du public, les éclaire bientôt sur les modifications qu'ils réclament. On peut donc adopter sans crainte les tarifs qu'elles présentent, avec la certitude qu'ils recevront plus tard les modifications dont ils sont susceptibles.

---

### Crédit foncier de France.

*Obligations foncières représentant un capital de 200 millions.*

6e TIRAGE.

(2e trimestre de 1854.)

Le jeudi 22 juin 1854, à midi, il a été procédé publiquement à l'Hôtel-de-Ville (salle Saint-Jean), au tirage des lots attribués, pour le 2e trimestre de 1854, aux 200,000 obligations foncières ou promesses d'obligations-foncières au porteur.

Un tirage préalable a déterminé, pour celles des obligations subdivisées en coupures de 100 fr. auxquelles est réservée l'intégralité du lot, le numéro de la coupure qui aura droit au lot intégral échu à l'obligation dont elle fait partie. En conséquence de ce tirage, tout lot échu à une obligation divisée en coupures ayant droit à l'intégralité du lot, appartiendra à la coupure n° 3.

Il a été ensuite extrait de la roue neuf numéros qui ont droit aux lots suivants :

| Ordre de sortie. | Numéros sortis. | Montant des lots. |
|---|---|---|
| N° 1, | 198,225 | 100,000 fr. |
| 2, | 115,305 | 50,000 |
| 3, | 100,787 | 50,000 |
| 4, | 61,513 | 20,000 |
| 5, | 192,108 | 10,000 |
| 6, | 178,639 | 10,000 |
| 6, | 55,880 | 10,000 |
| 7, | 20,591 | 10,000 |
| 9, | 5,765 | 10,000 |

Les obligations et coupures d'obligations rapportant 3 0/0 d'intérêt seront remboursées avec une prime de 20 0/0.

Les porteurs des titres dont les numéros sont sortis au tirage du 22 juin 1854, sont invités à se présenter à l'administration du Crédit foncier de France, rue Taitbout, 57, avant le 1er août prochain, époque à partir de laquelle le remboursement des obligations et promesses d'obligations et le paiement des lots seront effectués contre la remise des titres.

Le septième tirage aura lieu le 22 septembre 1854.

---

### Chemin de fer de Ceinture.

L'enquête ouverte au sujet de l'établissement de stations intermédiaires sur le parcours du chemin de fer de Ceinture a été close sans qu'aucune observation ou opposition ait été consignée sur les registres.

Ces gares intermédiaires ou stations seront au nombre de quinze; elles serviront aussi bien au transport des marchandises qu'aux voyageurs, qui pourront éviter ainsi la traversée de tout Paris pour aller prendre une ligne souvent diamétralement opposée à leur demeure. Malgré son nom, le chemin de fer de Ceinture est loin d'entourer tout Paris, car il ne va que du nord-ouest à l'est, la ligne de l'ouest étant desservie par celle du Havre.

Il n'a donc guère plus de 15 kilomètres de parcours; mais sur ces 15 kilomètres, que de travaux !

On y compte : trois grands viaducs, dix-huit ponts par-dessous, sept ponts par-dessus et deux souterrains à Ménilmontant et à Belleville, tunnels traversant les collines au nord de la capitale.

La 1re station, près du chemin de fer d'Or-

Digitized by Google

léans, sera établie à la Gare, rue Picard, près de la Verrerie ; la 2e, à Bercy, avenue du Parc; la 3e, à Charenton, rue de Paris ; la 4e, avenue de Vincennes ; la 5e, à la route de Montreuil ; la 6e, à Charonne, rue de Paris ; la 7e, chaussée de Ménilmontant; la 8e, à la Petite-Villette, près la rue du Dépotoir ; la 9e, à la Villette, route de Flandres ; la 10, à la Chapelle-Saint-Denis, chemin Croix-de l'Evangile; la 11e, encore à la Chapelle, près la route de Calais ; la 12e, derrière Clignancourt, chemin du Poteau ; la 13e, route de Saint-Ouen ; la 14e, à Montmartre, chemin des Bœufs, et la 15e, enfin, à l'avenue de Clichy-la-Garenne.

---

### Crédit mobilier et Crédit foncier.

Le *Moniteur* a publié, dans son numéro du 21 courant, un rapport adressé à l'Empereur par M. le ministre de l'intérieur, sur les travaux de son département.

Nous empruntons à ce document deux passages, dont l'un est relatif au Crédit foncier et l'autre au Crédit mobilier :

« Ce résumé des mesures prises en 1852 et 1853, par mon administration, serait incomplet, Sire, si je ne rendais compte à Votre Majesté du résultat amené par deux créations importantes qui ont marqué la période pendant laquelle la direction de l'agriculture et du commerce a fait partie de mon ministère ; je veux parler de l'établissement des institutions de crédit foncier et de la formation de la Société générale du crédit mobilier.

» La France est grevée d'une dette hypothécaire considérable, dont le chiffre, en 1852, dépassait huit milliards. L'intérêt de cette dette s'élève en moyenne, tous les frais compris, à 8 0/0, et représente annuellement une somme d'environ 640 millions. L'agriculture languissait sous le poids de cet énorme fardeau, qui lui interdisait toute tentative d'amélioration. Votre Majesté a voulu venir en aide à ce premier des intérêts nationaux en dotant la France d'institutions de crédit foncier analogues à celles qui ont déjà produit de si heureux résultats dans plusiours parties de l'Europe.

» Si le propriétaire foncier, au lieu de payer au prêteur un intérêt de 8 0/0, et de rester en outre sous le coup de l'obligation de rembourser à jour fixe, sous peine d'expropriation, la totalité du capital emprunté, pouvait se libérer graduellement au moyen d annuités modérées, n'est-il pas évident que la propriété immobilière verrait immédiatement ses charges s'alléger, qu'elle pourrait faire des efforts auparavant impossibles ; que l'agriculture trouverait plus facilement, et à plus bas prix, les capitaux indispensables pour toute amélioration ; qu'enfin, une voie serait ouverte, qui pourrait, avec le temps, conduire à la complète libération du sol.

» Telle est l'heureuse et immense réformo qu'il a été donné à mon ministère d'accomplir par le décret du 28 février 1852. Grâce à l'organisation du Crédit foncier, la propriété immobilière pourra désormais éteindre sa dette au moyen d'annuités réparties sur une longue période, qui comprennent à la fois l'intérêt et l'amortissement du capital, et qui ne dépassent point le taux de 5 à 6 0/0. Des lettres de gage portant intérêt sont remises au prêteur en échange de ses avances, et la facile circulation de ces lettres est assurée par les garanties que présentent aux capitalistes les conditions auxquelles sont soumises toutes les opérations des Sociétés de crédit foncier. Des réformes, à la fois hardies et prudentes, apportées dans notre régime hypothécaire, ont complété et fortifié ces garanties. L'action des Sociétés de crédit foncier, accidentellement paralysée par les complications imprévues de la politique extérieure, embrasse aujourd'hui la France entière. Les deux Sociétés locales de Marseille et de Nevers se partagent six départements, les quatre-vingts autres départements forment la circonscription de la Société établie à Paris sous le nom de CRÉDIT FONCIER DE FRANCE.

» Cette dernière société a déjà autorisé des prêts pour une somme de 55 millions, réparlio entre 1,134 emprunteurs; toutefois, ces prêts n'ont encore été réalisés qu'en faveur de 487 emprunteurs, et jusqu'à concurrence de 36,504,300 fr. La délivrance du surplus est subordonnée à la production de pièces jugées nécessaires, en un mot, à l'accomplissement des conditions exigées par les statuts. Les premiers résultats sont loin de répondre à la grandeur de l'institution, et ce n'est pas d'après eux qu'on peut la juger. Les débuts de la société, comme ceux de tout établissement nouveau, ont été difficiles, et je n'ose croire qu'elle ait encore triomphé de tous les obstacles. Il était malaisé de composer dès le premier jour un personnel qui offrît toute garantie au gouvernement et au public, et plus malaisé encore de faire comprendre et de populariser un système dont le mécanisme savant et ingénieux n'est pas saisi du premier coup par toutes les intelligences. Il faut, en outre, et c'est là le principal obstacle, changer des habitudes depuis longtemps établies, avec lesquelles les populations sont familiarisées, et que défendent obstinément des intérêts actifs et puissants. L'expérience enfin ne saurait manquer de suggérer d'utiles modifications à une œuvre qui ne pouvait atteindre immédiatement à la perfection. Mais un retard momentané et des difficultés passagères ne peuvent rien préjuger contre le succès d'une institution destinée à produire en France les plus grands et les plus heureux changements. Il a fallu des années pour populariser le crédit foncier dans l'est de l'Europe, où pourtant la constitution spéciale de la propriété lui venait en aide ; mais maintenant aucune institution n'y est prisée plus haut : l'épreuve de l'expérience ne lui sera pas moins favorable dans notre pays. A mesure que l'organisation du crédit foncier sera mieux comprise, et que les avantages qu'il procure seront mis en lumière par de plus nombreux exemples, il entrera davantage dans les mœurs et portera des fruits plus abondants. Diminuer les charges qui pèsent sur la production agricole, préparer l'extinction de la dette hypothécaire, mettre à la portée du cultivateur les capitaux nécessaires pour profiter des progrès de la science ; enfin, raffermir sur sa base la propriété immobilière en lui redonnant l'indépendance et la sécurité, et changer en réalité une possession qui n'est trop souvent qu'une apparence, telle est l'œuvre réservée au crédit foncier, telle est l'œuvre qu'il accomplira, mais avec le temps, sans le secours duquel rien de grand, rien de fécond ne se fonde et n'arrive à maturité.

» Le commerce et l'industrie sont, après l'agriculture, les principaux éléments de la richesse nationale; les regards de votre gouvernement ne pouvaient manquer de se tourner vers le développement du crédit fondé sur les valeurs mobilières. Entre tous les établissements de crédit qui existent au monde, la Banque de France passe à bon droit pour être celui dont la constitution est la plus solide. Cette banque est à la fois pour notre commerce un point d'appui et un guide, et son influence matérielle et morale donne à notre marché une stabilité bien précieuse. Par la réserve et la prudence qui dirigent toutes ses opérations, cette admirable institution remplit donc à merveille le rôle d'élément régulateur. Mais le génie commercial, pour enfanter les prodiges dont il porte en lui le germe, a besoin surtout d'être stimulé, et précisément parce que la spéculation est contenue en France dans les plus étroites limites, il n'y avait aucun inconvénient, et il y avait au contraire avantage à placer en regard de la Banque de France un établissement conçu dans un ordre d'idées tout différent, et qui représentât, en fait d'industrie et do commerce, l'esprit d'initiative.

» Le modèle de cet établissement était tout trouvé ; il suffisait de l'emprunter à un pays renommé pour la loyauté sévère, la prudence et la solidité qui président à toutes ses opérations commerciales. En mettant au service de toutes les idées justes et de toutes les entreprises utiles ses capitaux, son crédit et son autorité morale, la *Société générale des Pays-Bas* a multiplié en Hollande les routes, les canaux, les défrichements et mille améliorations qui ont rapporté au centuple le prix dont elles avaient été payées. Pourquoi ne pas faire profiter la France d'une institution dont une expérience aussi éclatante avait montré les avantages? Telle est la pensée qui a déterminé la création de la SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DU CRÉDIT MOBILIER autorisée par le décret du 18 novembre 1852.

» Aux termes de ses statuts, cette Société peut, entre autres opérations, acquérir et vendre des effets publics ou des actions industrielles, prêter ou emprunter ces valeurs, soumissionner les emprunts publics, enfin émettre, jusqu'à concurrence du montant des valeurs acquises, des obligations à longue échéance.

» Elle a donc entre les mains les moyens de réunir à tout instant, à des conditions avantageuses, des capitaux considérables ; c'est dans le bon usage qu'elle fera de ces capitaux que réside la fécondité de l'institution. En effet, elle peut à volonté commanditer l'industrie, s'intéresser dans des entreprises, s'associer à des opérations à long terme que la constitution de la Banque de France et du Comptoir d'escompte interdit à ces établissement ; en un mot, elle est libre de ses mouvements, et peut rendre son action aussi variée que les besoins du génie commercial. Si entre les entreprises naissantes, elle sait discerner, pour leur donner un appui, celles qui portent le cachet de la fécondité ; si, par l'intervention opportune des immenses ressources dont elle dispose, elle permet de conduire à terme et de rendre productives des œuvres qui languiraient ou avorteraient sans elle ; si son concours est l'indice assuré d'une idée utile et d'un projet bien conçu, la Société du Crédit mobilier méritera et commandera la confiance publique ; les capitaux disponibles prendront l'habitude de se grouper autour d'elle, et se porteront en foule où son patronage leur servira de garantie. C'est ainsi que par le pouvoir de l'exemple et par l'autorité qui s'attache à son appui, bien plus encore que par une aide matérielle, cette Société deviendra l'auxiliaire do toutes les pensées d'utilité générale. C'est ainsi qu'elle encouragera puissamment les efforts de l'indus-

Digitized by Google

trie, et stimulera partout l'esprit d'invention.

» Si j'insiste sur le véritable caractère de cette institution et sur l'avenir qui lui est réservé, c'est qu'un concours de circonstances fâcheuses à l'origine, des mesures de détail mal conçues, dont les conséquences ont été regrettables, des imperfections dans les statuts aussitôt révélées par la pratique, mises à profit par la spéculation ; enfin, l'influence exercée sur toutes les affaires par les craintes extérieures, ont failli compromettre les débuts de la Société et entraver le développement de ses opérations. Néanmoins ses progrès ont été rapides. Dès sa première année d'existence, la masse des fonds qui lui ont été versés en comptes courants s'est élevée à près de 148 millions : elle a pu consacrer 15 millions à des placements en rentes et actions de chemins de fer, et 21 millions à des placements en obligations ; 37 millions en placements à échéance déterminée, et 45 millions à des prêts sur reports.

» Elle a prêté son concours au Crédit foncier de France en souscrivant à ses obligations, elle a pris une part considérable à la fusion des trois chemins de fer de Saint-Etienne à Lyon, d'Andrezieux à Roanne et de Saint-Etienne à la Loire. Elle a souscrit l'emprunt ouvert par la Compagnie du chemin de fer Grand-Central, et rendu des services également utile aux Compagnies des chemins de fer de l'Est et du Midi, et à diverses grandes entreprises industrielles. Aussi, soit que la Société du Crédit mobilier prenne l'initiative des modifications intérieures dont l'expérience pourra démontrer la nécessité, soit que le gouvernement soit amené à les provoquer, la pensée même de l'institution demeure intacte. » (*Moniteur.*)

## ACTES OFFICIELS.

### Réorganisation du Conseil général des ponts et chaussées.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Vu le décret du 13 octobre 1851, portant organisation du corps des ponts et chaussées ;

Vu l'ordonnance du 31 décembre 1838, portant organisation du conseil général des ponts et chaussées ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les inspecteurs généraux du corps impérial des ponts et chaussées prendront le titre d'inspecteurs généraux de 1re classe.

Les inspecteurs divisionnaires prendront le titre d'inspecteurs généraux de 2e classe.

Art. 2. Le conseil général des ponts et chaussées est composé :

Des inspecteurs généraux de 1re classe placés directement sous l'autorité du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

De l'inspecteur général des ponts et chaussées, chargé de l'inspection générale des travaux maritimes ;

Des inspecteurs généraux de 2e classe désignés par le ministre ;

D'un inspecteur général ou ingénieur en chef, secrétaire, ayant voix délibérative.

Le secrétaire général du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, le directeur général des chemins de fer et le directeur des ponts et chaussées sont membres permanents du conseil général.

Les ingénieurs de tout grade en activité ou en congé illimité, présents à Paris, peuvent assister aux séances ; ils ont voix consultative dans la discussion des affaires qui intéressent leur service.

Art. 3. Le conseil général des ponts et chaussées est présidé par le ministre, et, en l'absence du ministre, par un vice-président choisi parmi les inspecteurs généraux de 1re classe. Le vice-président est nommé pour un an et peut être continué dans ses fonctions.

Art. 4. Pour l'examen des affaires qui, à raison de leur importance secondaire, n'exigent pas la réunion du conseil entier, le conseil général se divise en sections dont le nombre, les attributions et la composition sont déterminées par des arrêtés ministériels.

Chaque section est présidée par un inspecteur général de 1re classe. Il est attaché à chacune d'elles un ou deux secrétaires pris parmi les ingénieurs en chef et les ingénieurs ordinaires, qui ont voix délibérative.

Art. 5. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 17 juin 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

*Le ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

P. Magne.

### Création d'inspecteurs généraux des chemins de fer.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Des inspecteurs généraux sont établis auprès de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, pour la surveillance de l'exploitation commerciale et le contrôle de la gestion financière des Compagnies de chemins de fer.

Art. 2. Ces inspecteurs sont membres du comité consultatif des chemins de fer ; ils forment une section permanente de ce comité pour toutes les questions concernant l'exploitation commerciale ou la gestion financière des Compagnies.

Cette section est présidée par le ministre, et, à son défaut, par le directeur général des chemins de fer, ou par le plus âgé des inspecteurs généraux.

Deux auditeurs au conseil d'État, attachés au ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, sont membres de cette section avec voix consultative.

L'un d'eux remplit les fonctions de secrétaire.

Art. 3. La section permanente donne son avis, sur le rapport écrit de l'un de ses membres, dans toutes les affaires qui lui sont renvoyées par notre ministre, notamment en ce qui concerne :

1° L'établissement des tarifs et leur application ;

2° Les traités particuliers et les conventions internationales relatifs à l'exploitation ;

3° Les émissions d'obligations ;

4° Les questions des prêts ou subventions, de garanties d'intérêt aux Compagnies, ou de partage de bénéfices avec l'Etat.

Art. 4. La section permanente adresse chaque mois, à notre ministre, un rapport sur la situation commerciale et financière des compagnies, accompagné de tous les documents statistiques sur la circulation des voyageurs et des marchandises.

Les rapports mensuels sont résumés, chaque année, dans un rapport général adressé à notre ministre.

Art. 5. Les inspecteurs généraux font l'inspection des lignes de fer qui leur sont désignées par notre ministre, et recueillent tous les renseignements propres à éclairer l'administration supérieure sur les matières énoncées en l'art 1er de notre présent décret.

Art. 6. Ils sont délégués par notre ministre pour procéder à toutes les informations ou enquêtes sur des questions ou des faits spéciaux d'exploitation.

Ils peuvent être chargés de toutes missions concernant le service des chemins de fer.

Art. 7. Les inspecteurs généraux exercent les fonctions attribuées aux commissaires du Gouvernement par les décrets et ordonnances, en ce qui concerne la gestion financière des Compagnies qui ont obtenu de l'Etat soit un prêt ou une subvention, soit une garantie d'intérêt, ou avec lesquelles l'Etat est appelé à un partage de bénéfices.

Art. 8. Les inspecteurs généraux sont au nombre de cinq.

Ils résident à Paris.

Leur traitement annuel est de 10,000 fr., non compris leurs frais de tournée, qui sont fixés par arrêté ministériel.

Art. 9. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 17 juin 1854.

NAPOLÉON.

Digitized by Google

Par décret du même jour, sont nommés inspecteurs généraux des chemins de fer :

MM.

Sylvain Blot, ancien inspecteur général de la police, ancien préfet;
Baron Froissard, ancien inspecteur général de la police;
Touret, ancien préfet;
Rivière, ancien préfet;
Vicomte de Ruolz, inspecteur principal des chemins de fer.

---

### Nominations au comité consultatif des chemins de fer.

Par arrêté du 18 de ce mois, S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux public a désigné, pour faire partie de la section permanente du comité consultatif des chemins de fer, MM. de Bosredon et Moreau, auditeurs au conseil d'Etat. M. Moreau est chargé des fonctions de secrétaire.

---

### Chemin de fer de Paris à Lyon.

MODIFICATIONS AUX STATUTS.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Vu notre décret du 20 avril 1854 qui approuve la convention passée, le même jour, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon; ladite convention portant, d'une part, concession à cette société :

1° D'un chemin de fer de Châlon-sur-Saône à Dôle;

2° D'un chemin de fer de Bourg à Lons-le-Saunier;

3° D'un chemin de fer de Lons-le-Saunier à Dôle ou à Besançon, ou à un point intermédiaire, entre Chalon et Besançon, et approuvant, d'autre part, la réunion à la concession du chemin de fer de Paris à Lyon des concessions des chemins de fer de Dijon à Besançon, avec embranchement d'Auxonne à Gray et de Besançon à Belfort, réunion réalisée par traités des 13 octobre 1853 et 16 février 1854;

Vu les ratifications données :

Par l'assemblée générale du chemin de fer de Paris à Lyon, le 20 avril 1854;

Par l'assemblée générale du chemin de fer de Dijon à Besançon et à Belfort, le 2 mars 1854;

Vu le décret du 20 mars, 19 avril 1852, portant autorisation de la Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon*, et les statuts y annexés;

Vu les modifications proposées auxdits statuts, dans l'assemblée générale précitée des actionnaires, en date du 20 avril;

Notre conseil d'Etat entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les modifications aux statuts de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon sont approuvées, telles qu'elles sont contenues dans l'acte passé, le 13 juin 1854, devant Me Emile Fould et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

Art. 2. Notre ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires du département de la Seine.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 19 juin 1854.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

*Le ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,*

P. MAGNE.

---

### Recettes de la semaine.

| *Lignes.* | *Recettes brutes.* | *Augment. s. 1853* | |
|---|---|---|---|
| | | *Totale* | *0/0.* |
| ORLÉANS, | 888,776 » | 236,257 | 36.2 |
| NORD, | 734,559 » | 104,291 | 16.5 |
| LYON, | 416,440 » | 18,473 | 4.6 |
| EST, | 632,422 » | 26,789 | 4.4 |
| OUEST, | 141,057 » | 5,058 | 3.7 |
| MÉDITERRANÉE, | 202,357 » | 49,925 | 32.7 |
| Cie CENTRAL, | 199,988 » | 40,776 | 25.6 |

| | | *Diminut. s. 1853.* | |
|---|---|---|---|
| | | *Totale* | *0/0.* |
| ROUEN, | 197,477 » | 21,142 | 9.7 |
| HAVRE, | 90,056 » | 1,952 | 2.1 |

---

## AVIS AUX ACTIONNAIRES.

### Opérations courantes.

APPELS DE FONDS.

ORLÉANS. — Les porteurs d'obligations des titres provisoires de l'emprunt 3 0/0 de 1852 qui n'ont pas complété leurs versements, sont priés de les effectuer dans le plus bref délai, s'ils ne veulent pas que les titres soient vendus à la Bourse.

LYON. — *Appel de 100 fr. par action.* — Versement de 100 fr. par action, pour le 1er juillet prochain, sur le capital social.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, à partir du 1er juillet, sera dû pour chaque jour de retard passé le 10.

A déduire le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c (intérêt compris).

Rue de Provence, 47, de dix heures à deux heures.

OUEST. — Versement de 50 fr. par action pour le 5 août.

Si le versement n'est pas fait avant le 15 août l'intérêt sera dû à 5 0/0 depuis le 5.

OUEST SUISSE. — Versement du huitième dixième, 50 fr. par action, du 15 mai au 30 juin. L'intérêt sera dû à 5 0/0 l'an à partir du 15 juin, à défaut de versement dans le délai fixé.

CRÉDIT FONCIER. — Les séries D et Q, comprenant les promesses d'obligations foncières de 30,001 à 40,000, et de 160,001 à 170,001, sont appelées à verser 500 fr. avant le 15 août prochain, faute de quoi les porteurs seront soumis aux conditions énoncées au dos des titres et notamment ils perdront le droit aux lots.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — 1,250 fr. par action de la seconde série, en souscrivant (voir aux souscriptions).

Les 200 fr. à toucher en juillet pour solde du dividende de 450 fr. par action des actions de la première série pour 1853, viendront en déduction du versement appelé, qui se trouvera ainsi réduit à 1,050 fr. par action.

PAIEMENTS D'INTÉRÊTS ET DIVIDENDES.

NORD. — Dividende de 30 fr. à partir du 1er juillet.
7 fr. 50 par obligation.

CHARLEROY A ERQUELINES. — 1er juillet, intérêts, premier semestre, 16 87 1/2, à la caisse de la Compagnie du Nord.

ORLÉANS. — 1er juillet, 25 fr. aux obligations des premier et deuxième emprunts; 7 fr. 50 aux obligations 1852 et 1854. Dès le 15, dépôt des coupons ou titres.

EST. — 10 fr. 50 aux actions de Bâle, 12 fr. 50 aux obligations de l'échange.

LYON. — 1er juillet, dividende de 31 fr. 25 (intérêt compris).

MÉDITERRANÉE. — 1er juillet, 25 fr. anciennes obligations de 30 millions d'Avignon. Obligations 3 0/0, 7 50.

CHEMINS DU MIDI. — 5 fr. par action.

GRAND-CENTRAL. — 1er juillet, intérêts; et sur les actions Grand-Central, 4 75.

CAEN ET CHERBOURG. — 1er juillet, intérêts du premier semestre 1854, soit 4 fr. 20 par action.

OUEST (Versailles, rive droite). — 1er juillet, 25 fr. sur les obligations.

ANDRÉZIEUX A ROANNE. — Premier dividende en liquidation, 7 fr. 50, plus le coupon en liquidation du deuxième et dernier dividende, à distribuer quand la liquidation sera terminée.

VICTOR-EMMANUEL. — Intérêts 4 1/2 0/0.

CRÉDIT FONCIER. — 1er juillet, 6 fr. 25.

CRÉDIT MOBILIER. — 1er juillet, complément du dividende de 1853; 25 fr. par action.

VIEILLE-MONTAGNE. — Dividende de 40 fr. payable moitié depuis le 10 mai et moitié le 1er novembre 1854.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — 450 f. par action, pour 1853; le solde de 200 fr. complétant ce dividende, sera payé à partir du 1er juillet, à la caisse de la Compagnie, rue Notre-Dame-des-Victoires.

NOUVELLE-MONTAGNE. — Dividende de 100 fr. par action, dont 50 fr. payables le 30 juin 1854 sur le coupon n° 2, et 50 fr. le 31 décembre.

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX. — 1er juillet, premier semestre 1854 des intérêts 4 0/0.

GRAND'COMBE. — 30 juin, dividende du premier semestre 1853, 12 50.

Digitized by Google

GLACES DE MONTLUÇON. — 1er juillet, 1 semestre 1854, dividende de 12 50.

STOLBERG. — C'est par erreur que nous avions annoncé le paiement pour le 1er juillet : il aura lieu le 1er octobre, conformément aux statuts.

Dividende de fr. 50 pour les actions entières, rue de Luxembourg, 47; pour les dixièmes d'action, 45, rue de Lancry.

## SOUSCRIPTIONS NOUVELLES.

SERVICES MARITIMES DES MESSAGERIES. — Emission de la seconde moitié du capital, soit 2,400 actions de 5,000 fr., réservée par préférence aux porteurs des actions de la première série; la clôture de la souscription est fixée au 25 juillet prochain.

## ÉCHANGE DE TITRES.

ORLÉANS. — Echange, contre des *titres provisoires au porteur*, des récépissés nominatifs de la souscription aux 130,000 obligations.

Les porteurs des obligations de l'emprunt 3 0/0 de 1852, sont de nouveau invités à se présenter pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

CAEN ET CHERBOURG. — Echange des actions provisoires contre les actions au porteur.

SAINT-RAMBERT A GRENOBLE. — Echange des certificats nominatifs de versement contre les titres d'actions, rue Lepelletier, 31, dans les bureaux de la Compagnie.

ANDRÉZIEUX A ROANNE (Liquidation.) — Les actionnaires qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations de Rhône à la Loire, sont invités à se présenter au plus tôt, rue de l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la caisse des dépôts et consignations.

## AMORTISSEMENTS ET TIRAGES D'OBLIGATIONS.

NORD. — Remboursement des numéros de la 1re, 2e et 3e série d'obligations, et les numéros du 1er tirage des obligations d'Amiens à Boulogne, à partir du 1er juillet.

EST. — Remboursement, à partir du 1er octobre, des obligations de Bâle sorties au tirage du 8 juin.

GRAND-CENTRAL. — Remboursement des obligations de Rhône-et-Loire sorties au tirage du 9 mai.

Remboursement des obligations numérotées de 6,807 à 6,920 inclusivement sorties au tirage du 30 mai.

OUEST. — Voir, dans le numéro du 20 mai, les numéros sortis au tirage du 17 mai.

Epoques des remboursements :

Emprunt 1839, rive droite, 1er juillet 1854; de 1843, le 1er janvier 1855, du 7 mai 1852. Ouest, du 27 août 1852, du 17 juillet 1853, 1er juillet 1854.

CRÉDIT FONCIER. — Le sixième tirage des obligations du Crédit foncier de France a eu lieu le 22 juin à l'Hôtel-de-Ville. Il comprendra neuf lots. Le premier sorti a gagné 100,000 fr.; le second, 50,000 fr.; le troisième, 50,000 fr.; le quatrième, 20,000 fr.; les cinq numéros suivants, chacun 10,000 fr.

MINES DE LA LOIRE. — Voir, à la fin du journal, le tableau par ordre numérique des obligations des emprunts 1845 et 1847, remboursables le 1er février 1855, sorties au tirage du 6 juin.

NOUVELLE-MONTAGNE. — Voir, dans le numéro du 10 juin, les numéros du tirage des 66 obligations à rembourser le 1er juillet.

Paiements à Verviers; à Liége, chez MM. Nagelmackers et Lerfontaine; à Paris, chez Rougemont et Lowenberg; à Londres, chez Devaux et Cie.

C. DEVIN.

---

## Chemin de fer de Paris à Orsay.

### RAPPORT

*A MM. les actionnaires de la Compagnie.*

Messieurs,

Après plusieurs années de tribulations et de retards complétement indépendants de notre volonté, rentrés enfin dans les voies normales, nous venons aujourd'hui vous rendre compte des résultats de notre exploitation et vous faire connaître notre situation.

Et d'abord, qu'il nous soit permis, Messieurs, de vous rappeler succinctement par quelle série de négociations lentes et pénibles nous avons passé, avant de réaliser les améliorations dont nous sommes aujourd'hui en possession, c'est-à-dire avant d'être délivrés des soucis du passé et de reprendre quelque confiance dans une situation nouvelle que l'avenir, nous l'espérons, ne trahira plus.

Nous sommes loin de prétendre nous faire un mérite personnel des avantages qui nous ont été accordés. En stipulant pour votre intérêt et le nôtre, nous puisions notre force dans ce double mandat; nous accomplissions un devoir; et si notre parole, tant de fois repoussée, est parvenue à se faire entendre, nous attribuons ce succès, non moins à la justice de notre cause et à la ténacité que nous avons mise à la soutenir, qu'à la bienveillance, aux lumières et à l'esprit de progrès qui caractérisent M. le ministre des travaux publics. Toutefois, ce n'est pas sans de vives et fréquentes discussions, vous le reconnaîtrez, Messieurs, qu'il était facile d'obtenir, non seulement une garantie de minimum d'intérêt pour les porteurs d'obligations résultant du dernier emprunt, mais encore l'extension de cette même garantie aux porteurs des anciennes obligations, précédent jusque là sans analogue, et dont à ce titre nous n'avons que plus le droit de nous féliciter. Peut-être même ne nous est-il pas interdit d'y voir une sorte de reconnaissance, quelque tardive, du service déjà rendu par l'invention et l'heureuse application des wagons articulés.

L'assistance que nous a prêtée si libéralement l'Etat avait un double but : le premier, de fournir au système de M. Arnoux le champ d'essais plus vaste qui lui avait manqué jusque là, et de l'aider ainsi à résoudre définitivement le problème; le second, de rendre la vie à une spéculation emprisonnée à son début dans un cercle trop étroit pour offrir aux wagons articulés les moyens de se développer, de se faire apprécier et d'en rendre l'emploi profitable à la chose publique.

Nul de vous, Messieurs, ne peut ignorer qu'au moment de la création du chemin de fer de Sceaux, la Compagnie n'eut la faculté, ni de choisir un parcours plus étendu, ni même d'en déterminer l'emplacement.

L'immense réseau de fortifications qui entoure Paris était alors en pleine construction; la Compagnie, qui avait d'abord sollicité la concession de Paris à Saint-Maur, ligne qui aurait offert la double perspective de coûter moins et de produire plus que celle de Sceaux, s'aperçut bien vite que les obstacles se multipliaient sur ses pas. D'un côté, le génie militaire avec ses exigences; de l'autre, la destination spéciale réservée au château de Vincennes; enfin, la pensée du chef du gouvernement et de son Conseil, tout concourut à faire rejeter la demande.

Deux circonstances, en outre, sont encore présentes à vos souvenirs : l'une, c'est que, par une dérogation regrettable à toutes dispositions des lois de chemins de fer antérieurement votées, et malgré les encouragements qu'il eût été si naturel d'accorder à une invention importante, la ligne de Paris à Sceaux n'obtint aucune subvention; l'autre, c'est que par son peu de longueur elle échappait à l'application de la loi de principe de 1842, en ce qui concerne les travaux d'art et de terrassements.

Tel a été, Messieurs, le berceau d'une entreprise à laquelle les événements de 1848 ne tardèrent pas à porter un coup funeste. Il n'était pas inutile de revenir sur ces points de départ tout à fait exceptionnels et de force majeure, qui seuls doivent suffire pour expliquer la situation fâcheuse à laquelle nous étions si pressés de mettre un terme. Cesserons-nous d'être vrais, si nous ajoutons que les capitaux qui ne fructifient pas jettent toujours un peu de défaveur sur le système qui leur sert de base et auquel ils s'attachent

De ce court exposé il résulte, vous le voyez, Messieurs, que ce n'est point l'invention qu'il faut accuser ici, mais uniquement les conditions où elle a été originairement et involontairement placée, et nous avons la conviction que ces conditions changées, elle sortira victorieuse des nouvelles épreuves qui l'attendent.

Nous aurions pu sans doute vous réunir à l'époque fixée par vos statuts; mais en retardant de quelques jours votre convocation, nous avons cédé au désir de vous donner plus positivement l'assurance, qu'à moins d'obstacles qu'il ne nous est pas donné de prévoir, l'ouverture, non seulement de la section de Bourg-la-Reine à Palaiseau, mais même celle de Palaiseau à Orsay, c'est-à-dire de la totalité de la ligne, aura lieu dans le courant de juillet prochain.

Ainsi que nous l'avons annoncé au début de ce rapport, nous allons commencer par vous entretenir de la situation de notre entreprise; nous mettrons ensuite sous vos yeux les comptes de l'exploitation. Dans votre assemblée générale du 18 avril 1853, vous nous avez autorisés à demander à vos statuts des modifications portant principalement sur la dénomination et la durée de la Société, modifications qui, d'abord soumises aux délibérations du Conseil d'État, ont été réalisées après, par acte passé devant Me Turquet, notaire à Paris, le 23 septembre, et enfin approuvées par décret Impérial du 12 octobre de la même année.

Vous n'avez point oublié, Messieurs, que dans la même séance, vous nous avez donné les pouvoirs nécessaires pour emprunter une somme de 1,200,000 fr., aux conditions fixées par votre délibération, et à passer avec M. le ministre des travaux publics tous traités et conventions relatifs à une prolongation de durée de concession de la ligne de Paris à Sceaux, ainsi qu'à la concession du prolongement de Bourg-la-Reine à Palaiseau et à Orsay.

C'est en vertu de cette autorisation, et du consentement de l'assemblée générale des

Digitized by Google

créanciers concordataires, que nous avons signé, le 29 avril 1853, avec M. le ministre des travaux publics, une convention sanctionnée depuis par un décret impérial en date du 30 du même mois, et par une loi promulguée le 10 juin 1853. Aux termes de cette convention, le Ministre, au nom de l'État, s'est engagé à livrer à la Compagnie, dans le délai de quinze jours à partir du décret qui approuvait la concession, tous les travaux exécutés sur la section du chemin de fer comprise entre Bourg-la-Reine et Palaiseau.

De son côté, la Compagnie s'est obligée :

1° A terminer à ses frais les travaux de cette section et à la livrer à l'exploitation dans le délai d'une année, à partir de la loi de concession ; 2° à exécuter à ses frais, risques et périls, la section de Palaiseau à Orsay, dans un délai de dix-huit mois, à partir de la loi qui aurait ratifié les engagements du Trésor, compris la concession, passé lequel délai, cette dernière section serait praticable dans toutes ses parties.

La Compagnie s'est engagée, en outre :

1° A faire, à ses frais, à l'aide du matériel qu'elle construirait, et conformément au programme de M. le Ministre des travaux publics, les essais nécessaires pour expérimenter aussi complétement que possible l'usage des machines locomotives et des voitures articulées pour les trains de marchandises pesamment chargés et pour les trains à grande vitesse ;

2° A réduire à 1m,45 la largeur de la voie de Paris à Sceaux et à modifier, en conséquence, les machines locomotives et les voitures affectées à l'exploitation de ce chemin ;

3° La Compagnie, en tant qu'elle est ou deviendrait propriétaire de brevets d'invention ou de perfectionnement relatifs au matériel articulé, et M. Arnoux, en tant qu'il serait copropriétaire des brevets actuels et d'invention ou de perfectionnement, se sont engagés à autoriser sur les chemins de fer construits ou à construire en France, l'usage de ce matériel, en remettant au gouvernement le droit de déterminer dans chaque cas particulier l'indemnité qui serait due à raison de l'usage du matériel breveté.

En considération des obligations ci-dessus, M. le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, a décidé qu'une somme de 800,000 fr., payable en quatre trimestres, serait, à titre de subvention, acquise à la Compagnie et versée dans sa caisse. L'État s'est, en outre, engagé à garantir pendant cinquante ans un intérêt de 3 0/0 sur une somme de 3 millions de francs, montant des emprunts précédemment contractés par la Compagnie et des dettes dont elle est grevée, et sur une autre somme de 1,200,000 fr., qu'elle a été autorisée à emprunter pour l'exécution des travaux mis à sa charge.

Le Ministre a enfin attaché à la garantie d'intérêts accordée par lui, au nom de l'État, la condition spéciale que les anciens créanciers de la Compagnie consentiraient à ce que leurs créances ne fussent remboursées qu'en cinquante années, condition d'avance acceptée par l'assemblée générale des créanciers dans leur réunion du 6 avril 1853.

Pour la réalisation de l'emprunt de 1,200,000 fr., la Compagnie s'est adressée au Crédit mobilier, sous les auspices de M. E. Pereire, conformément à votre autorisation ; elle a remis entre les mains du Crédit mobilier, en échange de la somme de 1,200,000 fr., 1,200 obligations au porteur, de (1,000) mille fr. l'une, produisant intérêt à 5 0/0 par an, et remboursables en cinquante années, au moyen d'un tirage au sort annuel, avec prime de 250 fr. pour chaque obligation sortie, mesure dont la première application aura lieu le 1er juillet prochain, pour huit obligations, au tirage desquelles il sera procédé tout à l'heure.

Le remboursement de ces obligations, en principal et accessoires, se trouve assuré, tant pour la garantie de 3 0/0 donné par l'État pour les 1,200,000 fr. ci-dessus, que par une garantie semblable étendue aux trois millions de francs, montant des anciennes dettes de la Compagnie, sur lequel dernier intérêt toute antériorité a été consentie par les créanciers concordataires au profit du nouvel emprunt. Ce premier point réglé, dès le mois d'août de l'année dernière, le Conseil d'administration, après avoir pris livraison des travaux faits par l'État, s'est occupé de l'exécution de ceux mis à la charge de la Compagnie, à la fois pour l'achèvement de la section de Bourg-la-Reine à Palaiseau et pour la construction de celle de Palaiseau à Orsay.

Et ici, Messieurs, vous ne le perdrez pas de vue, par la cession gratuite de la ligne de Bourg-la-Reine à Palaiseau, l'État livrait à la Compagnie pour environ 2,200,000 fr. de travaux qui, réunis à la subvention de 800,000 fr. accordée depuis pour la section d'Orsay, accroissent l'actif de la Société de près de trois millions, avantage majeur et dont l'avenir ne recueillera pas moins les fruits que le présent.

Pour terminer la première de ces deux sections, il restait à faire des travaux de terrassements assez considérables à l'entrée de Palaiseau, à poser la voie et construire les gares.

Une difficulté sérieuse se présenta tout d'abord, et vous la pressentez, Messieurs : surchargées de commandes, nos grandes usines ne pouvaient accepter les nôtres que pour des époques très-éloignées. De tous côtés retentissaient les plaintes des Compagnies de chemins de fer sur l'impuissance des forges, et pour nous, cependant, d'une part la nécessité, et de l'autre, les délais imposés, nous contraignaient de marcher.

Nous en étions là, lorsque, grâce à l'obligeance du chef de l'établissement du Creuzot, nous obtînmes de lui qu'il se livrerait immédiatement à la fabrication de nos rails. Pour la pose, nous avons, au lieu de traverses, fait choix de longrines. Les avantages que ce mode de construction, d'origine américaine, offre sous le double rapport de la solidité et de la douceur qu'il imprime à la voie, éveillaient naturellement notre attention ; de plus, les Compagnies des chemins d'Auteuil et du Midi venaient de l'adopter ; ces considérations envisagées, nous lui avons, avec d'autant plus d'empressement, donné la préférence, qu'il se prête parfaitement à l'application du matériel articulé. Sur la section de Palaiseau à Orsay, tout était à faire, depuis l'étude du tracé jusqu'à la construction des stations ; aussi, là notre cahier des charges nous accordait-il six mois de plus que pour la section de Bourg-la-Reine à Palaiseau.

*(La suite au prochain numéro.)*

## Compagnie génevoise des Colonies suisses de Sétif.

Le Conseil d'administration, faisant en ce moment construire quatre nouveaux villages qui seront terminés à la fin de l'été, a décidé d'émettre une troisième série de 600 actions de 500 francs.

Chaque souscripteur reçoit, contre le versement intégral :

1° Une action financière de 500 francs, portant intérêt à 5 0/0 l'an, et remboursable par tirage au sort en 625 francs ;

2° Une action de jouissance donnant, chaque année, droit à un prorata des produits sous forme de dividende.

Les actions financières de la présente émission seront, exceptionnellement, munies de leur coupon semestriel d'intérêts échéant au 1er septembre prochain, ce qui procurera aux souscripteurs une bonification de plus de quatre mois d'intérêts.

La Compagnie ayant, par le fait de l'établissement du premier village, acquis une ferme de 800 hectares, une partie de ce terrain a été mise cette année en exploitation, et permettra de distribuer, dans le premier trimestre de 1855, un dividende aux actions de jouissance.

La souscription est ouverte :

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Cie ;

A Paris, chez MM. G. Des Arts, Mussard et Cie, rue de Provence, 34 ;

A Marseille, chez MM. Pascal fils et Cie.

Elle sera close le 5 juillet prochain, et il sera tenu compte alors, s'il y a lieu, du droit réservé par les statuts aux porteurs d'actions déjà émises.

Genève, 5 juin 1854.

Par ordre du Conseil :

*Le Secrétaire général,*
E. Gambini.

## Usines métallurgiques réunies de Septèmes.

Nous publions plus loin un tableau résumant les opérations des usines métallurgiques réunies de Septèmes, depuis la date du dernier inventaire jusqu'au 28 février.

La Compagnie de Septèmes a l'intention de publier régulièrement des états semblables, extraits de ses livres et certifiés par l'un des membres du conseil de surveillance. Nous ne pouvons qu'applaudir à cette décision, empruntée aux meilleurs usages commerciaux de l'Angleterre. De simples états, régulièrement établis et certifiés sincères par des hommes honorables, valent beaucoup mieux que les réclames les plus pompeuses insérées dans les journaux à raison de 5 fr. la ligne.

Pour notre compte, l'impossibilité d'étudier par nous-même toutes les affaires, et de vérifier les faits contenus dans les notes qui nous ont souvent été remises, nous ont empêché le plus souvent d'entretenir nos lecteurs des questions relatives aux mines, aux établissements métallurgiques, aux gaz, aux ateliers de construction, qui représentent cependant un capital engagé très-considérable, et intéressent dès lors beaucoup de monde.

Après examen, nous avons reconnu que le seul moyen de remplir cette lacune, sans engager légèrement notre publicité, était de provoquer et d'accueillir des renseignements officiels, signés par des administrateurs ou des surveillants choisis par les actionnaires, en laissant ainsi à chacun son rôle et sa responsabilité.

Cet appel a été entendu ; beaucoup de Sociétés nous adressent leurs rapports annuels ; la Compagnie de Septèmes veut faire

Digitized by Google

plus encore, et elle nous annonce l'envoi d'états mensuels; c'est une bonne voie, c'est de la publicité utile, honnête et loyale ; aussi ne doutons-nous pas que cet exemple ne soit suivi par un grand nombre d'autres Sociétés, comme cela a lieu chez nos voisins.

A propos de la publication du premier état de situation de la Compagnie de Septèmes, nous croyons devoir analyser ici les statuts de cette entreprise, ainsi que son dernier compte rendu.

La Société est en commandite, sous la raison : Schnell, Frisch et C^e^; le siége est à Marseille.

Le fonds social est fixé à dix millions et est représenté par 40,000 actions de 250 fr. Les actions sont émises en trois séries: la première de 20,000 actions, la seconde de 12,000, et la troisième de 8,000 actions. Sur les 20,000 actions de la première série, 8,000 ont été attribuées à l'un des fondateurs, M. Briqueler, pour son apport; le surplus, soit 14,000 actions, a été souscrit et versé par les autres fondateurs ; postérieurement à la rédaction des statuts, l'apport a été réduit à 6,000 actions, soit 1,500,000 fr., ce qui a laissé disponible 2,000 actions de la première série. Les actions de la deuxième et de la troisième série sont réservées, par préférence et au pair, aux fondateurs.

La Société a pour objet :

Le traitement des minerais de cuivre et des matières cuivreuses, des minerais de plomb et de plomb argentifère et des minerais d'antimoine; l'exploitation des fabriques de produits chimiques se rattachant au traitement des minerais ci-dessus; l'exploitation de mines situées en Algérie; enfin, l'affinage des métaux précieux d'or et d'argent.

La Société est administrée par MM. Schnell et Frisch, comme gérants seuls responsables, et surveillée par un conseil de neuf membres, dont cinq se réunissent à Paris et quatre à Marseille. Les gérants sont tenus de posséder chacun 200 actions ; les membres du Conseil de surveillance doivent être propriétaires de 100 actions au moins chacun.

Les gérants ont droit au dixième des bénéfices après le paiement des intérêts du capital social; les membres du Conseil de surveillance reçoivent seulement des jetons de présence dont la valeur est fixée à 20 fr.

L'assemblée générale se réunit chaque année, du 1^er^ au 15 mars, à Paris; elle se compose de tous les actionnaires porteurs de 40 actions au moins. La représentation du tiers des actions émises est nécessaire pour valider les opérations de l'assemblée.

Le partage des bénéfices a lieu de la manière suivante :

1° Intérêt à 5 0/0 du capital social aux actions ;

2° 5 0/0 du surplus pour le fonds de réserve ;

3° 10 0/0 de surplus aux gérants, garantis d'un minimum annuel de 20,000 fr. jusqu'à la constitution de la Société anonyme ;

4° 2 0/0 du surplus pour fonder une caisse de secours et d'encouragement aux ouvriers ;

5 0/0 les 83 0/0 formant le solde du surplus des bénéfices après le paiement des intérêts, est réparti entre toutes les actions à titre de dividende.

Les intérêts à 5 0/0 l'an, soit de 12 50 par action, sont payés en une seule fois le 1^er^ octobre de chaque année ; le paiement du dividende, tel qu'il est fixé par l'assemblée générale du mois de mars, a lieu à partir du 1^er^ avril. Ces paiements ont lieu à Paris et à Marseille.

Du rapport présenté à l'assemblée générale de 1854, il résulte que les opérations de la Société depuis sa fondation au mois de juin 1853 jusqu'au 15 décembre de la même année, ont laissé un bénéfice net de de 120,441 fr. 62.

Les produits de 1854 sont évalués beaucoup plus haut par la Compagnie, en raison de l'extension donnée à ses moyens de production, tant pour le plomb que pour le cuivre et l'affinage de l'or et de l'argent.

L'état de situation que nous donnons ci-après, et ceux que nous publierons dans la suite, sous la garantie du Conseil de surveillance, montreront de quelle manière les espérances de la Compagnie sont justifiées par les faits.

AD. BLAISE (des Vosges.)

## USINES MÉTALLURGIQUES RÉUNIES DE SEPTÈMES.

*Opérations du 15 décembre au 28 février.*

### VENTES.

| | PLOMB. | | LITHARGE. | | ARGENT. | OR. | VALEUR. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Saumons | Poids. | En paillettes. | Anglaise. | Poids. | Poids. | | |
| Ventes régularisées. . . . . | 4475 | 260664 » | 11967 » | 911 » | 760933 | 4331655 | 331170 | 80 |
| Ventes effectuées et non encore facturées. . . . . | 94 | 5389 » | » | 32 » | » | » | 3251 | 98 |
| Livraisons en échange pour plombs traités à façon. . . | 1772 | 103128 5 | » | » | » | » | 48470 | 40 |
| Total des ventes . . | 6341 | 369181 5 | 11967 » | 943 » | 760933 | 4331655 | 382893 | 18 |

### PRODUITS ET EXISTENCES.

| | PLOMB. | | LITHARGE. | | ARGENT. | OR. | DÉPENSES. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Saumons | Poids. | En paillettes. | Anglaise. | Poids. | Poids. | | | |
| Existence au 16 déc 1853 | 855 | 50038 » | 9840 5 | » | » | » | Personnel. . . . . | 1930 | » |
| Produit au 28 févr. 1854 | 8399 | 492617 » | 8979 » | 7956 » | 760933 | 4331655 | Main-d'œuvre . . . . . | 17120 | 07 |
| | 9254 | 542475 » | 18819 5 | 7956 » | 760933 | 4331655 | Frais de laboratoire et essais . . . . . | 1261 | 25 |
| Vente du 28 déc. au 17 févr. 1854 | 6341 | 369181 5 | 11967 » | 943 » | 760933 | 4331655 | Frais de bureau. . . . . | 287 | 85 |
| Reste en approvisionn. | 2913 | 173293 5 | 6852 5 | 7013 » | » | » | | 20599 | 17 |

Paris, le 16 juin 1854.

*Pour copie conforme,*
VICTOR GRAWS,
*L'un des membres du Conseil d'administration.*

## Forges.

SAINT-DIZIER.

Nos diverses places continuent à faire bonne contenance; quelques bonnes demandes faites çà et là laissent à penser qu'il y a de meilleures dispositions et que la politique donne moins d'inquiétude.

Le maintien des prix domine cette semaine encore sur les marchés français. Des journaux croient à une hausse prochaine ; nous ne sommes pas entièrement de cet avis. La hausse a des chances, mais elle dépendra de la situation

Digitized by Google

politique, de l'étendue donnée aux constructions et d'une nouvelle augmentation en Angleterre.

La fonte à fer se tient fermement de 455 à 460 fr. à Saint-Dizier.

La petite fonderie semble reprendre; elle a fait des demandes de fontes noires aux prix anciens de 190 et 192 fr. 50.

Les cours des fers sont les mêmes.

LANGUEDOC.

L'on cote comme suit : fers de Bessèges, 1re classe, 355 fr.; cercles, 415 fr ; mi-rubans, 455 fr.; rubans, 475 fr.; fers de Lavoulte, 1re classe, 375 fr.; cercles, 435 fr. ; mi-rubans, 475 fr. ; rubans, 495 fr.

PARIS.

Paris a, jusqu'à présent, montré la plus grande activité dans les constructions publiques. A l'époque de la reprise des affaires, c'est cette ville qui donna la première impulsion à la hausse. Les années 1854 et 1855 promettent d'être aussi favorables au bâtiment.

MÉTAUX. — La cote du cuivre est pleine de variations. Voici le prix courant arrêté par les courtiers de commerce, sur la place de Paris : cuivre de Russie, 330 340 fr. ; les petites quantités tenues dans les mains de quelques détenteurs donne raison à cette hausse. Cuivre anglais, 315 320 fr. ; cet article a fléchi par suite des nouvelles peu rassurantes de Londres ; on s'attendait pourtant que les prix seraient maintenus à la réunion des fondeurs anglais. Les prix des cuivres des autres provenances ont suivi le mouvement de ce dernier : cuivre de Suède, 300 305 fr. ; cuivre d'Australie, 320 fr. ; cuivre brut du Chili, 280 fr. Le laminé rouge, assez recherché, a fait le plus haut prix de sa cote de la semaine passée, 350 fr. ; le laminé jaune reste à 320 fr. Le minerai corocoro est coté 320 fr. Les importations, pendant les dix premiers jours de juin, consistent en 3,043 saumons Londres, 1,140 p., Londres, 420 galet. Rotterdam, 520 barres Valparaiso signalées au Havre.

L'antimoine, tenu depuis près d'un an à 150 fr., vient d'être porté d'un seul coup à 160 fr. les 100 kil.

Une augmentation de 3 fr. vient d'être faite sur le zinc brut, par suite de la faiblesse du stock ; déjà Rouen avait donné le mouvement, et, cette semaine, la place de Paris a nivelé ses prix à la cote de Hambourg, en élevant le prix à 63 fr. Cette augmentation a décidé la hausse du zinc de la Vieille-Montagne, qui a monté à 65 fr. Le zinc laminé n'a pas bougé, à 70 fr. Le relevé des principales importations donné chaque semaine est d'un intérêt majeur pour le détenteur comme pour l'acheteur. Aussi ajouterons-nous que le Havre a reçu la semaine dernière 4,995 pl. Rotterdam.

Il y a maintien do prix pour le plomb : le plomb de France à 67 fr.; celui d'Espagne a encore le même cours, mais les correspondances font craindre une baisse. Les arrivages à Marseille sont réguliers et abondants; voici les quantités qui sont venues sur cette place augmenter le stock pendant la première semaine de juin : 200 saum. Adra, 1,818 saum. Alméric, 405 tx Alméric, 104 tx Aquilas, 2,865 saum. Aquilas, 1,739 saum. Carthagène, 100 tx Carthagène, 795 saum. La Nouvelle. En attendant, Paris continue à coter le plomb d'Espagne 67 f. On a arrêté, pour le plomb d'Angleterre, le prix de 70 fr. ; c'est une différence en moins de 2 fr. sur la cote ancienne. Le laminé reste à 75 fr.

MARCHÉS ÉTRANGERS.

### Prix des fers en Angleterre.

Londres, 10 juin :

La demande, un instant ralentie, s'est aussitôt améliorée dès que les détenteurs se sont montrés disposés à réaliser aux cours du jour. Les établissements sont pourvus d'ordres suffisants pour les occuper pendant plusieurs mois, et quelques-uns n'acceptent plus de commandes à jour fixe. Par suite de ventes en réalisation, les gueuses d'Ecosse sont tombées à 110 fr. 60 et 111 fr. 25 au comptant ; puis elles ont repris et se cotent 115 fr. par tonne, bonnes coulées marchandes, franco à bord de la Clyde.

Glascow, 10 juin :

Comme on le prévoyait, les gueuses d'Ecosse n'ont point éprouvé de hausse pendant la semaine écoulée; le marché a clos, le 8, avec plus de disposition à vendre. De grandes quantités ont changé de mains la semaine dernière. Au commencement de la semaine les prix ont fléchi ; sur la fin, ils ont repris de 1 fr, en moyenne et ont fait 111 fr. 25 et 112 fr. 50 au comptant, suivant qualité; à un mois de crédit, on demandait 113 fr. 15 et 113 fr. 75.

### Prix des fers et charbons en Belgique.

On écrit de Liége, sous la date du 9 juin :

« Une assemblée générale des maîtres de forges, tenue hier à Namur, a fixé, à titre de renseignement commercial, les prix de vente des fontes et des fers pour le prochain trimestre comme suit :

» Fontes d'affinages fer fort, 12 fr. les 100 kil. pris aux usines; fonte de moulage n° 1, 17 fr. ; id. n° 2, 16 fr. ; id. n° 3, 15 fr. ; id. n° 4, 14 fr.

» Fers laminés n° 1, 22 fr. les 100 kil. pris aux usines; id. n° 2, 25 fr. ; id. n° 3, 27 fr. »

On mande de Charleroi, à la date du 10 juin :

« *Fers.* — Nos métallurgistes ont eu une assemblée générale à Namur, dans laquelle il a été beaucoup question de la métallurgie. D'après ce qui nous en revient, le sentiment qui dominait dans les entretiens qui ont précédé les délibérations de l'assemblée marquait une grande confiance dans l'avenir.

» *Charbons.* — La situation de notre industrie houillère continue de se présenter sous un aspect très-favorable. Pendant les quinze jours qui viennent de s'écouler, des ordres n'ont cessé d'arriver de l'intérieur du pays et des marchés français. On doit cette recrudescence de demandes à l'approche du chômage de la navigation. Les demandes portent sur les charbons de toutes qualités. Quant aux prix, ils sont encore tels que ceux que nous avons publiés dernièrement; seulement, depuis quelques jours, ils ont une grande fermeté.

» Voici le cours du fret pour les principales directions : Anvers, 5 fr. 50 c. ; Bruxelles, 4 fr. 10 c. ; Paris, 10 fr. ; Rouen, 11 fr. 75 c. ; Amiens et Reims, 9 fr. »

O. SAUPIQUE.

*(L'Ancre de Saint-Dizier.)*

### Correspondance.

M. A. H, à Nimes. — Non, par suite d'une résolution récente; le paiement sera restreint à 25 fr. de dividende.

M. G., à Châlon. — N° 1, mauvaise. — N° 2, la mauvaise administration. — N° 3, non pas entière. — N° 4, l'amélioration sera difficile.

M. R. T., à Toulon. — N° 1, achetez. — N° 2, vendez. — N° 3, bon. — N° 4, mauvais. — N° 5, jamais.

M. L. K., à Berlin. — N° 1, arbitrage mauvais. — N° 2, excellent. — N° 3, 70 fr. — N° 4, 85 fr. — N° 5, 35 fr.

M. D. L., à Arras. — N° 1, non. — N° 2, non. — N° 3, l'exploitation des actionnaires !

M. C. P. — Nos 1, 2 et 3, attendez.

M. G., à La Ferté. — N° 1, affaire d'un avenir médiocre. — N° 2, non. — N° 3, environ 7 à 8 0/0 pour l'année. — N° 4, oui, Méditerranée. — N° 5, pas très-prochaine. — N° 6, c'est fort possible. — N° 7 oui. — N° 8, très-peu. — N° 9, pas encore; il faudra préalablement que la Société soit transformée. — N° 10, excellent.

M. A. B., à Cherbourg. — N° 1, pour 1854, 54 fr. — N° 3, peu de choses actuellement. — N° 4, environ 900 fr. — N° 5, oui. — N° 6, parce que la valeur ne vaut pas davantage. — Nos 7, 8 et 9, n'y entrez pas. — N° 10, valeur au-dessous du médiocre.

M. N. L., à Calais. — N° 1, le revenu pour 1854 sera probablement de 54 fr. — N° 2, 65 fr. — N° 3, rien.

M. A. L., au Havre. — L'administration est mauvaise. Quittez cette valeur.

M. S. D. L. B., à Chenillé. — N° 1, vous recevrez un tarif. — N° 2, non. — N° 3, oui. — N° 4, c'est selon le prix.

M. L. H., à V. — Nos 1 et 2, les arrangements à intervenir ne sont pas fixés. — N° 3, oui, environ, si l'affaire en question se termine avantageusement et si la politique le permet.

M. A. L. X. — N° 1, le 1er juillet; le 5 juillet, le coupon sera détaché. — N° 2, votre appréciation est assez raisonnable. — N° 3, ceci dépend des événements. — N° 4, non. — N° 5, non pas aussitôt. — N° 6, 420 fr. — N° 7, excellent. — N° 8, oui dans une proportion raisonnable. — N° 9, Grand-Central.

M. E. H. de P. — Cela s'applique aux obligations 3 0/0.

M. D., à Valenciennes. — N° 1, 84 ans. — N° 2, oui. — N° 3, ils recevront 15 fr. — N° 4, non certainement. — N° 5, oui. — N° 6, par suite d'affaiblissement général des affaires. — N° 7, non. — N° 8, c'est incertain. — N° 9, oui.

M. C., à Richemont. — N° 1, votre appréciation s'éloigne un peu de la vérité. — N° 2, pas grand'chose en dehors de l'intérêt. — N° 3, environ 75 fr. — N° 4, ce marché n'est pas large. — N° 5, non — N° 6, pas dans ce moment.

M. V., à Briey. — N° 1, excellente valeur à conserver. — N° 2, oui. — N° 3, oui, tous les ans. — N° 4, conservez. — N° 5, Nord, Orléans, Lyon, Strasbourg, Méditerranée, Rouen. — N° 6, les envoyer par lettres chargées.

M. M., à Dieu-le-Fit. — N° 1, 950 fr. à 980 fr. — N° 2, 860. — N° 3, ce n'est pas cher, mais le marché est si mauvais quo lorsqu'on veut vendre ou acheter, la contre-partie manque. — N° 4, oui. — N° 5, les glaces d'Aix-la-Chapelle feront une concurrence. — N° 6, elles valent 10,000 fr.

M. N. Y. — N° 1, excellente valeur. — N° 2, n'y rentrez pas. — N° 3, attendez.

Digitized by Google

# RECETTES DES CHEMINS DE FER.

## Chemin de fer du Nord.

Longueur exploitée, 710 kilomètres.)

Du 11 au 17 juin 1854.

| | |
|---|---|
| 90,675 voyageurs..... | 313,016 46 |
| Bagages, marchandises, etc..... | 420,643 24 |
| Total..... | 734,559 70 |

Semaine correspondante de 1853.

| | |
|---|---|
| 92,932 voyageurs..... | 327,986 65 |
| Bagages, marchandises, etc..... | 302,279 10 |
| Produit total..... | 630,267 75 |

Recette totale du 1er janvier au 17 juin.

| | |
|---|---|
| 1854..... | 16,638,051 00 |
| 1853..... | 14,318,698 94 |
| Différence.. | 2,319,352 06 |

## Chemin de fer de Paris à Rouen.

(Longueur exploitée, 138 kilom.)

Du 11 au 17 juin 1854.

| | |
|---|---|
| 20,750 voyageurs..... | 98,708 95 |
| Bagages, marchandises, etc..... | 98,768 45 |
| Total de la semaine..... | 197,477 30 |
| Semaine correspondante de 1853..... | 218 619 55 |
| Total de l'exercice courant..... | 4,790,327 75 |
| Exercice correspondant de 1853..... | 4,484,620 45 |

## Chemin de fer de Rouen au Havre.

(Longueur exploitée, 91 kilom.)

Du 11 au 17 juin 1854.

| | |
|---|---|
| 12,586 voyageurs..... | 26,679 89 |
| Bagages, marchandises, etc..... | 53,376 75 |
| Total de la semaine..... | 90,056 55 |
| Semaine correspondante de 1853.... | 92,008 60 |
| Total de l'exercice courant..... | 1,404,199 70 |
| Total de l'exercice correspondant | 1,278,510 50 |

## Chemin de fer de Paris à Lyon.

(Longueur exploitée, 383 kilom.)

Du 11 au 17 juin 1854.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse) 40,830 voyageurs.. | 225,117 55 |
| Petite vitesse) Bagages, marchand.. | 191,323 30 |
| Total de la semaine..... | 416,440 85 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1854..... | 6,504,683 45 |
| Total..... | 6,921,124 30 |
| Semaine correspondante de 1853..... | 397,967 05 |
| Recettes antérieures, à partir du 1er janvier 1853..... | 8,148,672 15 |
| Total de l'exercice correspondant.. .. | 8,546,639 20 |

## Chemin de fer de Paris à Orléans.

(Longueur exploitée 1,145 kilom.)

Du 11 au 17 juin 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs..... | 379,284 82 |
| Bagages, marchandises, etc..... | 509,491 43 |
| Total..... | 888,776 25 |
| Semaine correspondante de 1853..... | 652,519 20 |
| Différence en faveur de 1854 | 236,257 05 |
| Recettes du 1er Janvier au 17 juin... | 13,510,555 33 |
| Recette correspondante de 1853..... | 14,428,597 67 |
| Différence en faveur de 1854 | 4,081,957 66 |

## Compagnie des chemins de fer de l'Est.

*Ligne de Paris à Strasbourg, Bâle, Metz, Forbach et embranchements.*

(Longueur exploitée, 783 kilomètres.)

5e année. — 24e semaine.

Du 11 au 17 juin 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs..... | 297,192 15 |
| Marchandises..... | 335,230 38 |
| Total de la semaine..... | 632,422 53 |
| Recettes antérieures..... | 13,373,677 00 |
| Total général..... | 14,006,099 53 |
| 24e semaine de 1854..... | 632,422 53 |
| Semaine correspondante de 1853..... | 695,638 34 |
| Différence en faveur de 1854 | 26,789 19 |
| Exercice 1854..... | 14,006,099 53 |
| Id. 1853 ..... | 11,435,038 38 |
| Différence en faveur de 1854.... | 2,571,061 15 |

SECTIONS NOUVELLES

dépendant de la concession du 17 août 1853.

Du 11 au 17 juin 1854

| | |
|---|---|
| Voyageurs..... | 12,478 90 |
| Bagages, marchandises à grande et petite vitesse..... | 15,790 70 |
| Total..... | 28,269 60 |
| Recettes antérieures..... | 734,472 29 |
| Total..... | 762,741 89 |

## Chemin de fer de l'Ouest.

(Longueur exploitée, 174 kilom.)

Recettes du 12 au 18 juin 1854.

| | |
|---|---|
| Ouest. — 14,281 voyageurs (gr. vitesse | 65,983 30 |
| (Petite vitesse)..... | 30,960 73 |
| Total..... | 96,944 03 |
| Rive droite. — 30,178 voyageurs..... | 20,368 55 |
| Rive gauche — 22,652 voyageurs..... | 17,745 30 |
| Total..... | 141,057 88 |
| Semaine correspond. en 1853. — Ouest | 69,853 59 |
| Rive droite ..... | 42,532 70 |
| Rive gauche..... | 23,612 80 |
| Total..... | 135,998 89 |

Recette totale du 1er janvier au 18 juin 1854 :

| | |
|---|---|
| Ouest, r. droite et r. gauche. — 1854 | 3,004,050 14 |
| *Idem.* — 1853 | 2,619,569 26 |

## Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée

(Longueur exploitée, 294 kilomètres.)

Recettes du 4 au 10 juin 1854.

| | |
|---|---|
| Voyageurs..... | 86,393 25 |
| Bagages et marchandises ..... | 115,902 50 |
| Total de la semaine..... | 202,357 75 |
| Semaine correspondante de 1853.. . | 152,432 75 |
| Augmentation..... | 49,925 .. |
| Total des recettes, à partir du 1er janvier..... | 4,347,289 09 |
| Recette correspondante de 1853..... | 3,352,911 22 |
| Augmentation..... | 994,377 87 |

## Chemin de fer Grand-Central de France.

(Section de Lyon à Roanne)

Du 4 au 10 juin 1854.

(Longueur exploitée, 150 kilom.)

| | |
|---|---|
| 27,742 voyageurs, grande vitesse..... | 51,493 43 |
| Petite vitesse..... | 141,292 30 |
| Services annexes..... | 7,200 72 |
| Total..... | 199,988 35 |

Recettes de la semaine correspondante en 1853.

| | |
|---|---|
| Grande vitesse..... | 26,651 48 |
| Petite vitesse..... | 116,576 50 |
| Services annexes..... | 5,984 16 |
| Total..... | 139,212 14 |

Recette totale du 1er janvier au 3 juin:

| | |
|---|---|
| 1854..... | 3,013,917 17 |
| 1853..... | 3,366,404 83 |

## Chemin de fer de Paris à Orsay.

Circulation et recettes comparatives du mois de Mai 1854.

| EXERCICES. | VOYAGEURS. | RECETTES. |
|---|---|---|
| 1853..... | 73,107 | 37,024 80 |
| 1854..... | 69,857 | 34,899 65 |
| En faveur de l'exercice 1853. | 4,050 | 2,125,15 |
| Du 1er janvier au 31 mai, excédant en faveur de 1854. | 30,592 | 15,667 45 |

## Chemin de fer d'Anvers à Gand.

Relevé comparatif des recettes du chemin de fer d'Anvers à Gand (pays de Waes), pendant le mois de mai.

| | 1854. | 1853. | 1852. |
|---|---|---|---|
| Voyageurs... | 36,446 60 | 33,699 50 | 30,386 50 |
| Bagages..... | 846 74 | 683 79 | 572 98 |
| Bétail..... | 1,831 30 | 2,276 45 | 1798 65 |
| Marchandises | 19,149 80 | 16,585 75 | 17,923 53 |
| | 58,274 44 | 53,245 49 | 50,681 66 |

Ce résultat présente une augmentation pour le mois de mai 1854 de fr. 5,028 95 c. sur 1853, et une augmentation de fr. 7,592 78 sur 1852.

Digitized by Google

CHEMINS DE FER

## DE L'EST.

Strasbourg. Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'ex-Compagnie de Strasbourg à Bâle, emprunt de 1843, que le tirage annuel a eu lieu le 8 juin courant, en séance du Conseil d'administration.

Les obligations dont les numéros relatés ci-dessous sont sortis de la roue à ce tirage, seront remboursées, à partir du 1er octobre prochain, à la caisse de la Compagnie de l'Est, rue et place de Strasbourg, de 11 heures à 3 heures.

Numéros sortis.

| | | |
|---|---|---|
| 1481 | 1030 | 977 |
| 2114 | 296 | 1493 |
| 2455 | 1099 | 2475 |
| 350 | 1624 | 816 |
| 166 | 1310 | 2536 |
| 2487 | 2451 | 2668 |
| 2018 | 1294 | 2359 |
| 2683 | 1314 | 2365 |
| 1039 | 2527 | 2579 |
| 1547 | 1227 | 2239 |

CHEMIN DE FER

## DE L'EST.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt émis en 1852, par la Compagnie de Strasbourg à Bâle, pour l'exécution de la ligne de Wissembourg, que le semestre d'intérêts, échéant le 30 juin prochain, sera payé à partir du 1er juillet, de 11 heures à 3 heures, à la caisse de la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A CAEN ET A CHERBOURG.

Le Conseil d'administration a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires que les intérêts du premier semestre 1854, calculés conformément aux dispositions des art. 45 et 50 des statuts, soit 4 fr. 20 c. par action, seront payés à la caisse de la Compagnie, rue d'Amsterdam, n° 11, de dix à trois heures, à partir du 1er juillet prochain, contre la remise du premier coupon des actions définitives.

CHEMIN DE FER

## D'ORLÉANS.

*Service des emprunts.* — Le directeur de la Compagnie a l'honneur d'informer MM. les porteurs d'obligations que les intérêts seront payés à la caisse centrale, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, à partir du 1er juillet prochain, savoir :

Aux obligations des premier et deuxième emprunts, à raison de 25 fr. chacune ;

Aux obligations de 1852 et 1854, à raison de 7 fr. 50 c.

Le dépôt préalable des coupons ou titres, soit certificats de dépôt, soit obligations provisoires au porteur, accompagnés de bordereaux dûment remplis et signés, sera, comme d'ordinaire, reçu dès le 15 juin, à la caisse centrale, qui en donnera un récépissé indiquant le jour du paiement, et, s'il y a lieu, de la remise des titres.

*Le Directeur de la Compagnie,*
C. DIDION.

CHEMIN DE FER

## D'ORLÉANS.

MM. les porteurs de titres provisoires libérés de l'emprunt 3 0/0 de 1852 sont invités de nouveau à se présenter à la caisse du service central de la Compagnie, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 11, pour échanger ces titres contre des titres définitifs.

MM. les porteurs de titres du même emprunt qui n'ont pas encore complété leurs versements sont invités à les effectuer dans le plus bref délai, faute de quoi la Compagnie se verrait dans la nécessité de faire vendre à la Bourse les titres dont les versements sont en retard.

CHEMIN DE FER

## DE ROUEN.

MM. les porteurs d'obligations de l'emprunt contracté par la Compagnie du chemin de Paris à Rouen le 1er août 1845, sont prévenus que le tirage des 22 obligations de cet emprunt, remboursable le 6 juillet prochain, aura lieu en séance publique le 30 juin 1854, à une heure, au siége de la Compagnie, rue d'Amsterdam, 11.

Par ordre du Conseil :
*Le Secrétaire de la Compagnie,*
ADOLPHE TRIBAUDEAU.

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

APPEL DE 50 FR. PAR ACTION. — Le Conseil d'administration du chemin de fer de l'Ouest a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 15 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un appel de 50 fr. par action pour l'époque du 5 août prochain.

L'intérêt, à raison de 5 0/0 par an, sera dû, à partir du 5 août, pour tous les versements qui n'auront pas été faits avant le 15 août.

Les versements se feront à la caisse de l'administration centrale, gare Saint-Lazare, de 10 heures à 2 heures.

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
Jules COUTIN.

CHEMIN DE FER

## DE L'OUEST.

Les administrateurs de la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest ont l'honneur de prévenir MM. les porteurs d'obligations de l'Ouest et de Versailles (rive droite) que le coupon de 25 fr. sera payé à l'échéance du 1er juillet prochain, à la caisse de la Compagnie, rue Saint-Lazare, 124.

Pour faciliter la vérification des bordereaux, MM. les propriétaires de plus de 15 obligations peuvent faire, dès maintenant, le dépôt de leurs coupons.

Il leur sera délivré avec un récépissé, un numéro d'ordre qui leur donnera droit d'opérer, à partir du 1er juillet, le recouvrement des sommes qui leur seront dues.

Par ordre du Conseil d'administration,

*Le Secrétaire de la Compagnie,*
Jules COUTIN.

CHEMIN DE FER

## DE PARIS A LYON.

*Appel de 100 fr. par action.* — Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les actionnaires, conformément à l'art. 14 des statuts, qu'il est fait sur le capital social un appel de 100 fr. par action, pour l'époque du 1er juillet prochain.

L'intérêt à raison de 5 0/0 par an sera dû à partir du 1er juillet, conformément à l'art. 15 des statuts, pour tous les versements qui n'auront pas été faits dans les dix premiers jours du mois de juillet.

Le quatrième coupon de dividende, fixé à 31 fr. 25 c. (intérêts compris), viendra en déduction de la somme à verser, qui se trouve ainsi réduite à 68 fr. 75 c. par action.

Les versements se font à la caisse de l'administration centrale, rue de Provence, 47, de 10 heures à 2 heures.

MM. les actionnaires qui ont effectué leur versement sont instamment priés de retirer leurs titres au porteur à l'époque fixée sur leur reçu de versement, en échange du récépissé qui leur a été délivré.

*Le Secrétaire général,*
G. RÉAL.

CHEMIN DE FER

## GRAND CENTRAL DE FRANCE.

Le Conseil d'administration a l'honneur d'informer MM. les porteurs des titres désignés ci-après qu'il sera payé, à partir du 1er juillet prochain, un semestre d'intérêt :

Sur les actions et obligations du Grand-Central ; les obligations de Rhône-et-Loire et les divers titres d'emprunts ou dettes des Compagnies de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire.

La somme à payer sur les actions du Grand-Central a été fixée à 4 fr. 75 c. (250 fr. versés par action, dont 50 fr. à partir du 10 février seulement).

Les paiements s'effectueront ainsi qu'il suit :

A Paris, dans les bureaux du Crédit mobilier, 16, place Vendôme, sur toutes les valeurs ci-dessus ;

A Lyon, au siége de la direction, rue de Bourbon, n° 8, sur les obligations du Grand-Central, de Rhône-et-Loire, des Compagnies de Saint-Etienne à Lyon et de Saint-Etienne à la Loire ;

A Saint-Etienne, sur les obligations de la Compagnie de Saint-Etienne à la Loire ;

A Genève, chez MM. Lombard, Odier et Ce, sur les obligations du Grand-Central, de Rhône-et-Loire et de Saint-Etienne à Lyon.

Par ordre du Conseil d'administration :
*Le Secrétaire général,*
A. COURTOIS.

ANCIENNE COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER

## D'ANDREZIEUX A ROANNE.

Les anciens actionnaires de la Compagnie reconstituée du chemin de fer d'Andrezieux à Roanne, qui n'ont pas encore échangé leurs actions contre des obligations des chemins de fer de jonction du Rhône à la Loire, sont invités à se présenter dans le plus court délai aux bureaux de la liquidation, rue Neuve-de-l'Université, 18, s'ils ne veulent pas que leurs titres et les intérêts échus soient déposés à la caisse des dépôts et consignations, d'où ils ne pourraient les retirer qu'après de longues formalités.

*L'ancien Directeur, Liquidateur,*
A. MICHELOT.

COMPAGNIE DE L'OUEST

## DES CHEMINS DE FER SUISSES.

MM. les actionnaires sont prévenus qu'en suite de la délibération de l'assemblée générale du 23 juillet de l'an dernier, le Conseil d'administration a traité avec une réunion de banquiers pour la négociation d'un emprunt par obligations, de deux millions de francs, en réservant la préférence aux actionnaires.

En conséquence, MM. les actionnaires qui désireraient user de leurs droits respectifs seront admis à souscrire jusqu'au 30 courant, sur le dépôt de leurs actions libérées des huit dixièmes appelés à ce jour, chez MM. York et Ce, rue Neuve-des-Mathurins, 110, à Paris, où ils trouveront tous les renseignements qu'ils pourront désirer sur les conditions de l'emprunt et la situation de la Compagnie.

Lausanne, le 19 juin 1854.

Au nom du Conseil d'administration :
*Le directeur de la Compagnie*
W. FRAISSE.

CHEMIN DE FER

## DE CHARLEROI A ERQUELINNES.

Le Conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer du Nord a l'honneur de prévenir MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Charleroi à Erquelinnes, qu'à partir du 1er juillet prochain, le paiement du premier semestre des intérêts de seize francs quatre-vingt-sept centimes et demi (16 fr. 875) par action et par an, sera opéré à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, place Roubaix, à Paris.

MM. les porteurs de titres devront détacher le coupon n° 1, et le déposer d'avance à la caisse de la Compagnie du Nord.

Au moment de ce dépôt, le jour du paiement sera indiqué.

Paris, le 15 juin 1854.

COMPAGNIE

## DES MINES DE LA LOIRE.

Souscription de 5,685 actions. — MM. les actionnaires de la Compagnie des Mines de la Loire sont informés que, sur les 7,685 actions nouvelles dont la création a été autorisée par l'assemblée générale extraordinaire du 6 juin 1854, et qui porte le total des actions de la Compagnie à 80,000, il en est mis 5,685 à la disposition des actionnaires, au prix de 615 fr. par action, lequel prix ainsi qu'il a été fixé par l'assemblée générale, est de 25 fr. inférieur au cours moyen de la Bourse de Lyon du 5 juin, officiellement établi par le syndicat des agents de change.

La présentation de 12 actions anciennes donnera droit à une nouvelle.

Le prix de la souscription sera payé à raison de 200 fr., versés comptant,

Digitized by Google

contre récépissé provisoire, et le reste dans le délai d'un mois à partir du 21 juin 1854.

La souscription est immédiatement ouverte, à Paris, dans les bureaux de la C^e^, n° 44, rue de la Victoire, de 10 heures à 2 heures tous les jours non fériés. Elle sera fermée le 21 juin à 6 heures du soir.

Les souscriptions sont également reçues dans les bureaux de la C^e^, à Lyon, rue Lafont, 2, et chez MM. Lombard-Odier et C^e^, banquiers à Genève.

CHEMIN DE FER

## DE LYON A LA MÉDITERRANÉE.

MM. les porteurs des obligations trois pour cent sont prévenus que le coupon d'intérêt de 7 fr. 50, échéant le 1^er^ juillet prochain, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2;

A Marseille, à la gare.

Le dépôt des coupons sera reçu dans les bureaux de la Compagnie, à dater du 20 juin.

*Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille.*

MM. les porteurs de l'emprunt de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille, qui n'ont point encore opéré la conversion de leurs titres en obligations de l'emprunt de 60 millions de Lyon à la Méditerranée, sont prévenus que le coupon d'intérêt de 25 fr., échéant le 1^er^ juillet prochain, sera payé, à partir de cette époque, dans les bureaux de la Compagnie :

A Paris, rue Laffitte, 23;

A Lyon, place de la Boucherie-des-Terreaux, 2;

A Marseille, à la gare.

CHEMIN DE FER

## DE SAINT-RAMBERT A GRENOBLE.

MM. les actionnaires sont prévenus que les intérêts à 4 0/0 l'an sur le versement de 200 fr. par action, seront payés, pour le premier semestre de l'année courante, à partir du 5 juillet, à la caisse de la Compagnie, rue Lepelletier, 31, à Paris, et chez MM. Gaillard père, fils et C^e^, à Grenoble, de 10 heures à 2 heures.

Le dépôt des titres pourra être effectué, à partir du 26 juin courant contre un récépissé qui indiquera le jour du paiement et de la restitution des titres.

CHEMIN DE FER

## DE LYON A GENÈVE.

MM. les actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève sont prévenus que, conformément aux art. 6 et 44 des statuts, les intérêts échus du premier semestre 1854, sur les versements effectués, seront payés, à partir du 6 juillet 1854 :

A Paris, au siége de la Société, rue Laffitte, 23;

A Londres, à l'agence de la Compagnie, 2, Capel-Court;

A Genève, chez MM. Kohler et C^e^, banquiers, 9, Corraterie.

A Lyon, à la caisse du syndicat des agents de change.

*Le Directeur de la Compagnie*
A. JORDAN.

## ÉTABLISSEMENT CAVÉ

MM. les actionnaires sont prévenus que le coupon d'intérêt à 5 0/0, échéant le 30 juin 1854, et s'élevant à 6 fr. 25 c. par action, leur sera payé à partir du 30 juin, à la caisse de MM. Bechet, Dethomas et C^e^.

COMPAGNIE

## DES MINES DE LA LOIRE.

*Tableau, par ordre numérique, des obligations des emprunts de 1845 et 1847, remboursables le 1^er^ février 1855 par suite du tirage au sort qui a eu lieu le 6 juin 1854.*

147 obligations de la première série.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3 | 1095 | 2350 | 3617 |
| 14 | 1101 | 2353 | 3658 |
| 32 | 1172 | 2395 | 3663 |
| 38 | 1182 | 2407 | 3675 |
| 44 | 1196 | 2417 | 3680 |
| 111 | 1210 | 2434 | 3681 |
| 124 | 1343 | 2607 | 3702 |
| 126 | 1348 | 2627 | 3706 |
| 137 | 1350 | 2631 | 3724 |
| 148 | 1394 | 2678 | 3795 |
| 165 | 1446 | 2691 | 3801 |
| 175 | 1401 | 2721 | 3017 |
| 227 | 1460 | 2779 | 3045 |
| 269 | 1496 | 2806 | 3054 |
| 283 | 1513 | 2833 | 3977 |
| 297 | 1522 | 2844 | 3087 |
| 312 | 1528 | 2905 | 3989 |
| 323 | 1577 | 2918 | 4005 |
| 391 | 1618 | 2965 | 4031 |
| 394 | 1643 | 2986 | 4071 |
| 398 | 1655 | 3003 | 4077 |
| 421 | 1745 | 3063 | 4112 |
| 441 | 1783 | 3116 | 4158 |
| 467 | 1799 | 3226 | 4177 |
| 491 | 1809 | 3 36 | 4222 |
| 505 | 1812 | 4237 | 4238 |
| 527 | 1830 | 4243 | 4298 |
| 541 | 1841 | 3268 | 4299 |
| 550 | 1911 | 3295 | 4327 |
| 580 | 1950 | 3301 | 5342 |
| 652 | 1952 | 3391 | 4350 |
| 725 | 1953 | 3426 | 4395 |
| 852 | 1989 | 3440 | 4525 |
| 912 | 2017 | 3469 | 4432 |
| 921 | 2035 | 3480 | 4445 |
| 930 | 2078 | 3509 | 4480 |
| 1074 | 2309 | 3517 | |

24 obligations de la deuxième série.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4488 | 4607 | 4680 | 5035 |
| 4494 | 4611 | 4736 | 5088 |
| 4506 | 4612 | 4703 | 5150 |
| 4543 | 4620 | 4804 | 5158 |
| 4557 | 4641 | 4929 | 5166 |
| 4573 | 4651 | 4981 | 5192 |

339 obligations de la troisième série.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 5212 | 7478 | 9364 | 11977 |
| 5227 | 7482 | 9372 | 11979 |
| 5276 | 7483 | 9374 | 12045 |
| 5341 | 7501 | 0379 | 12080 |
| 5350 | 7551 | 9408 | 12116 |
| 5365 | 7573 | 9410 | 12196 |
| 5383 | 7638 | 9485 | 12208 |
| 5388 | 7677 | 9497 | 12217 |
| 5394 | 7717 | 9507 | 12292 |
| 5398 | 7788 | 9536 | 12308 |
| 5427 | 7704 | 9551 | 12545 |
| 5480 | 7803 | 9606 | 12585 |
| 5485 | 7832 | 9604 | 12618 |
| 5495 | 7885 | 9631 | 12667 |
| 5543 | 7891 | 9682 | 12722 |
| 5573 | 7898 | 9691 | 12743 |
| 5605 | 7924 | 9693 | 12757 |
| 5624 | 7933 | 9696 | 12769 |
| 5688 | 7936 | 9781 | 12823 |
| 5685 | 7968 | 9837 | 12836 |
| 5711 | 8011 | 9848 | 12852 |
| 5755 | 8025 | 9854 | 12901 |
| 5779 | 8037 | 9904 | 12935 |
| 5785 | 8058 | 9961 | 12964 |
| 5709 | 8078 | 9997 | 12995 |
| 5828 | 8080 | 10029 | 12998 |
| 5834 | 8096 | 10090 | 13022 |
| 5902 | 8100 | 10125 | 13027 |
| 5947 | 8112 | 10129 | 13075 |
| 5948 | 8129 | 10271 | 13088 |
| 6028 | 8155 | 10382 | 13149 |
| 6051 | 8159 | 10385 | 13201 |
| 6079 | 8185 | 10421 | 13327 |
| 6123 | 8207 | 10446 | 13346 |
| 6145 | 8212 | 10472 | 13352 |
| 6150 | 8266 | 10503 | 13354 |
| 6158 | 8308 | 10523 | 13364 |
| 6184 | 8313 | 10576 | 13365 |
| 6213 | 8328 | 10586 | 13438 |
| 0238 | 8340 | 10587 | 13443 |
| 0239 | 8348 | 10609 | 13450 |
| 6243 | 8364 | 10634 | 13583 |
| 6338 | 8379 | 10647 | 13598 |
| 6350 | 8414 | 10666 | 13618 |
| 6435 | 8443 | 10669 | 13658 |
| 6443 | 8501 | 10779 | 13674 |
| 6450 | 8516 | 10783 | 13720 |
| 6470 | 8544 | 10802 | 13745 |
| 6481 | 8552 | 10813 | 13817 |
| 6487 | 8554 | 10822 | 13834 |
| 6540 | 8599 | 10823 | 13843 |
| 6552 | 8631 | 10919 | 13847 |
| 6553 | 8673 | 10974 | 13869 |
| 6555 | 8691 | 10981 | 13907 |
| 6620 | 8725 | 10905 | 13741 |
| 6660 | 8741 | 11023 | 13948 |
| 6706 | 8773 | 11053 | 13964 |
| 6791 | 8832 | 11115 | 13977 |
| 6807 | 8866 | 11126 | 13985 |
| 6815 | 8872 | 11138 | 13980 |
| 6927 | 8879 | 11143 | 14006 |
| 6953 | 8880 | 11172 | 14038 |
| 6962 | 8889 | 11179 | 14045 |
| 6984 | 8933 | 11268 | 14050 |
| 6991 | 8948 | 11293 | 14062 |
| 7005 | 8993 | 11320 | 14122 |
| 7070 | 8998 | 11365 | 14239 |
| 7097 | 9003 | 11368 | 14321 |
| 7122 | 9007 | 11395 | 14342 |
| 7135 | 9017 | 11308 | 14352 |
| 7156 | 9009 | 11456 | 14373 |
| 7186 | 9113 | 11467 | 14383 |
| 7200 | 9118 | 11480 | 14445 |
| 7212 | 9135 | 11495 | 14467 |
| 7248 | 9154 | 11570 | 14460 |
| 7259 | 9174 | 11644 | 14611 |
| 7267 | 9101 | 11651 | 14614 |
| 7286 | 9204 | 11660 | 14628 |
| 7294 | 9223 | 11671 | 14722 |
| 7321 | 9224 | 11722 | 14737 |
| 7361 | 9268 | 11742 | 14738 |
| 7377 | 9304 | 11842 | 14740 |
| 7403 | 0316 | 11896 | 14752 |
| 7424 | 0323 | 11941 | 14954 |
| 7463 | 9358 | 11956 | |

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

## DE CRÉDIT MOBILIER

La Société générale de Crédit mobilier a l'honneur de faire savoir à tous les actionnaires de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, que, par suite d'un arrangement intervenu entre elle et cette Compagnie, les actions du Midi sont reçues en dépôt, gratuitement, tous les jours au siége de la Société générale, place Vendôme, 15, de dix heures du matin à deux heures.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

## DE CRÉDIT MOBILIER.

MM. les actionnaires de la Société générale de Crédit mobilier sont prévenus qu'il sera payé le 1^er^ juillet prochain 25 fr. par action, formant le complément du dividende de l'année 1853.

Ce paiement s'effectuera, à dater du 1^er^ juillet prochain, tous les jours, de dix heures à trois heures, au siége de la Société, place Vendôme, 15.

Conformément à la décision de l'assemblée générale du 29 avril dernier, il ne sera distribué d'à-compte sur le dividende de l'exercice courant, que le 31 décembre prochain.

**Service maritime des Messageries impériales.**

## PAQUEBOTS — POSTE FRANÇAIS.

TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

ITALIE. — Gênes, Livourne, Civita-Vecchia, Naples, Messine et Malte. — Départ les 9, 19 et 29 de chaque mois à 10 heures du matin.

GRÈCE ET TURQUIE. — Messine, le Pyrée et Constantinople. — Départs les 9, 16 et 26 de chaque mois, à 3 heures du soir. Ce service est établi depuis le 16 mars dernier.

Malte, Syra, Smyrne, Mételin, Dardanelles, Gallipoli et Constantinople. — Départs les 1^er^, 11 et 21 de chaque mois, à 2 heures du soir.

Salonique, le 1^er^ de chaque mois, Nauplie et Marathonisi, le 11; Chalcis; le 21.

ÉGYPTE et SYRIE. — Malte, Alexandrie, Jaffa, Beyrouth, Tripoli, Lattaquié, Alexandrette, Mersina, Rhodes et Smyrne.—Départs chaque 20 jours : les 16 mai, 5 et 25 juin, 15 juillet, etc.

SYRIE (*voie de Smyrne*). — Départs chaque vingt jours : les 11 mai, 1^er^ et 21 juin, 11 juillet, etc.

La Compagnie se charge du transport des marchandises à destination des ports de la mer Adriatique, des îles Ioniennes, de la mer Noire et du Danube.

ALGÉRIE

ALGER. — Départs les 5, 10, 15, 20, 25 et 30 de chaque mois, à midi.

ORAN. — Départs les 3, 13 et 23 de chaque mois, à midi.

STORA, BONE ET TUNIS. — Départs les 8, 18 et 28 de chaque mois, à midi.

Pour fret, passage et renseignements, s'adresser au bureau de l'inscription :

A Paris, rue Notre-Dame-des-Victoires, 28.

A Marseille, place Royale, 1.

Digitized by Google

CHEMIN DE FER

## DU NORD.

*Troisième tirage des obligations de la première série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.*

292 OBLIGATIONS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 112 | 19,811 | 39,199 | 57,573 |
| 360 | 19,858 | 39,269 | 57,954 |
| 458 | 19,895 | 39,555 | 58,303 |
| 971 | 20,091 | 39,794 | 58,760 |
| 996 | 20,150 | 39,870 | 59,086 |
| 1,106 | 20,501 | 40,096 | 59,149 |
| 1,316 | 20,512 | 40,141 | 59,676 |
| 1,699 | 20,862 | 40,150 | 59,974 |
| 1,706 | 20,934 | 40,261 | 60,147 |
| 2,398 | 20,976 | 40,517 | 60,550 |
| 2,742 | 21,084 | 41,201 | 60,597 |
| 3,050 | 21,107 | 41,488 | 60,687 |
| 3,519 | 21,780 | 41,650 | 61,435 |
| 3,781 | 21,911 | 41,985 | 61,699 |
| 4,421 | 21,913 | 42,221 | 62,231 |
| 4,165 | 22,122 | 42,525 | 62,271 |
| 4,678 | 22,629 | 42,663 | 62,836 |
| 4,771 | 22,887 | 42,671 | 63,391 |
| 4,854 | 23,478 | 42,866 | 64,355 |
| 5,010 | 24,023 | 42,953 | 64,010 |
| 5,233 | 24,190 | 42,970 | 64,150 |
| 5,301 | 24,986 | 43,137 | 64,805 |
| 5,302 | 25,698 | 43,376 | 65,008 |
| 5,105 | 25,845 | 43,576 | 65,042 |
| 5,806 | 25,887 | 43,577 | 65,953 |
| 6,106 | 25,921 | 43,680 | 66,127 |
| 6,237 | 26,835 | 44,211 | 66,154 |
| 6,198 | 27,336 | 44,426 | 66,192 |
| 6,978 | 27,359 | 45,446 | 66,420 |
| 6,976 | 27,686 | 44,748 | 67,452 |
| 7,174 | 27,844 | 45,773 | 68,100 |
| 7,347 | 27,982 | 46,115 | 68,290 |
| 8,022 | 28,002 | 46,254 | 68,450 |
| 8,564 | 28,258 | 46,305 | 68,628 |
| 9,266 | 28,406 | 47,344 | 68,670 |
| 10,232 | 28,419 | 47,360 | 69,106 |
| 10,299 | 29,259 | 47,818 | 69,625 |
| 10,413 | 29,851 | 47,885 | 69,707 |
| 10,607 | 30,798 | 48,224 | 69,776 |
| 10,907 | 30,196 | 48,583 | 69,825 |
| 10,933 | 30,882 | 48,591 | 69,819 |
| 10,986 | 31,141 | 48,707 | 69,880 |
| 11,282 | 31,340 | 48,825 | 69,973 |
| 11,359 | 31,608 | 49,181 | 69,983 |
| 11,392 | 32,010 | 49,587 | 70,628 |
| 12,122 | 32,317 | 49,859 | 70,973 |
| 12,660 | 32,484 | 50,071 | 71,378 |
| 13,067 | 33,461 | 50,717 | 71,386 |
| 13,085 | 33,463 | 50,801 | 71,759 |
| 13,359 | 33,712 | 51,041 | 71,907 |
| 13,483 | 33,828 | 51,093 | 72,002 |
| 13,687 | 34,101 | 51,218 | 72,025 |
| 13,903 | 34,262 | 51,490 | 72,090 |
| 14,368 | 34,345 | 51,475 | 72,106 |
| 14,450 | 34,505 | 52,406 | 72,283 |
| 14,591 | 34,890 | 52,689 | 72,479 |
| 14,846 | 35,014 | 52,846 | 72,947 |
| 14,953 | 35,152 | 53,354 | 73,349 |
| 14,962 | 35,324 | 53,423 | 73,858 |
| 15,346 | 35,503 | 53,682 | 74,020 |
| 15,389 | 35,887 | 54,610 | 74,399 |
| 16,072 | 35,977 | 54,773 | |
| 16,086 | 35,824 | 55,081 | |
| 17,051 | 36,202 | 55,504 | |
| 17,205 | 36,449 | 55,609 | |
| 17,407 | 37,038 | 55,882 | |
| 17,002 | 37,381 | 56,250 | |
| 17,763 | 37,372 | 56,311 | |
| 17,290 | 37,682 | 56,618 | |
| 17,937 | 37,714 | 56,802 | |
| 18,517 | 37,829 | 57,003 | |
| 18,947 | 38,211 | 57,072 | |
| 18,981 | 38,242 | 57,128 | |
| 19,039 | 38,418 | 57,287 | |
| 19,210 | 38,860 | 57,316 | |
| 19,392 | 39,011 | 57,370 | |
| 19,775 | 39,162 | 57,448 | |

*Deuxième tirage des obligations de la deuxième série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.*

293 OBLIGATIONS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 75,255 | 100,015 | 118,526 | 136,264 |
| 75,556 | 100,030 | 119,192 | 136,643 |
| 75,750 | 100,041 | 119,537 | 136,795 |
| 76,291 | 100,013 | 119,585 | 137,004 |
| 76,394 | 100,746 | 120,042 | 137,715 |
| 76,598 | 100,923 | 120,227 | 137,923 |
| 76,667 | 100,921 | 120,458 | 138,458 |
| 76,883 | 101,115 | 120,556 | 138,471 |
| 76,936 | 101,187 | 120,578 | 139,065 |
| 77,112 | 101,127 | 120,810 | 139,221 |
| 77,255 | 101,730 | 121,104 | 139,423 |
| 77,634 | 101,825 | 121,112 | 140,115 |
| 77,803 | 101,867 | 121,115 | 140,151 |
| 78,524 | 101,868 | 121,505 | 140,378 |
| 79,257 | 103,081 | 121,612 | 140,713 |
| 79,371 | 103,139 | 122,216 | 140,729 |
| 79,420 | 103,486 | 122,395 | 140,750 |
| 79,662 | 103,609 | 122,137 | 140,789 |
| 79,731 | 103,785 | 122,039 | 141,060 |
| 79,830 | 104,019 | 123,093 | 141,087 |
| 79,837 | 104,115 | 123,249 | 141,368 |
| 80,005 | 104,227 | 123,369 | 141,381 |
| 80,015 | 104,379 | 123,655 | 141,605 |
| 80,598 | 104,403 | 123,847 | 142,102 |
| 81,238 | 104,598 | 124,089 | 142,400 |
| 81,521 | 105,751 | 124,109 | 142,530 |
| 82,090 | 106,016 | 124,177 | 142,707 |
| 82,693 | 106,071 | 124,185 | 142,404 |
| 82,827 | 106,175 | 124,254 | 143,499 |
| 84,003 | 106,196 | 124,480 | 143,843 |
| 84,008 | 106,427 | 124,668 | 144,672 |
| 84,163 | 106,519 | 124,970 | 144,831 |
| 84,171 | 106,568 | 125,064 | 144,872 |
| 84,271 | 106,766 | 125,108 | 144,954 |
| 84,353 | 107,393 | 125,162 | 144,959 |
| 85,139 | 107,770 | 125,650 | 145,197 |
| 85,654 | 107,841 | 125,964 | 145,297 |
| 86,006 | 107,890 | 126,964 | 145,388 |
| 86,250 | 108,301 | 126,059 | 145,446 |
| 86,289 | 108,473 | 126,278 | 145,497 |
| 86,818 | 109,070 | 126,520 | 145,854 |
| 86,956 | 109,594 | 127,375 | 146,807 |
| 87,116 | 109,659 | 127,411 | 146,878 |
| 87,440 | 109,804 | 127,876 | 146,917 |
| 87,541 | 110,094 | 127,777 | 147,111 |
| 87,594 | 110,893 | 127,908 | 147,198 |
| 88,292 | 110,908 | 128,017 | 147,201 |
| 88,691 | 111,129 | 128,173 | 147,222 |
| 88,807 | 111,146 | 128,700 | 147,325 |
| 88,981 | 111,155 | 128,783 | 147,562 |
| 88,989 | 111,210 | 128,865 | 147,580 |
| 89,557 | 111,308 | 129,968 | 148,066 |
| 89,757 | 111,458 | 129,143 | 148,149 |
| 89,818 | 112,643 | 129,184 | 148,197 |
| 89,858 | 112,606 | 129,422 | 148,441 |
| 90,240 | 112,945 | 1,9,709 | 148,410 |
| 91,191 | 113,502 | 129,806 | 148,790 |
| 91,859 | 113,522 | 130,208 | 148,921 |
| 91,912 | 113,626 | 130,361 | 149,115 |
| 92,522 | 113,714 | 130,435 | 149,284 |
| 92,842 | 113,753 | 131,152 | 149,168 |
| 93,025 | 113,849 | 131,274 | 149,840 |
| 93,158 | 113,953 | 131,857 | |
| 93,435 | 114,017 | 132,048 | |
| 96,529 | 114,325 | 132,118 | |
| 95,566 | 114,344 | 142,223 | |
| 96,720 | 115,469 | 132,411 | |
| 97,140 | 115,487 | 132,442 | |
| 97,243 | 115,978 | 132,460 | |
| 97,454 | 116,062 | 132,062 | |
| 97,511 | 116,288 | 132,879 | |
| 97,788 | 116,472 | 133,504 | |
| 98,124 | 116,504 | 133,763 | |
| 98,178 | 116,969 | 131,529 | |
| 98,990 | 117,557 | 134,704 | |
| 99,591 | 118,338 | 134,952 | |
| 99,852 | 118,512 | 135,818 | |

*Premier tirage des obligations de la troisième série, qui a eu lieu à l'assemblée générale du 24 mai 1854.*

294 OBLIGATIONS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 150,218 | 168,483 | 189,893 | 210,366 |
| 150,610 | 168,481 | 190,114 | 210,441 |
| 150,686 | 168,556 | 190,159 | 210,559 |
| 150,761 | 168,605 | 190,271 | 210,601 |
| 150,764 | 168,931 | 190,298 | 210,799 |
| 150,904 | 169,117 | 190,478 | 211,020 |
| 150,970 | 169,248 | 190,731 | 212,205 |
| 151,117 | 169,267 | 190,874 | 212,253 |
| 151,624 | 169,875 | 190,908 | 212,270 |
| 152,161 | 170,245 | 190,094 | 213,294 |
| 153,023 | 171,182 | 191,284 | 213,475 |
| 153,542 | 171,672 | 191,291 | 213,713 |
| 154,300 | 171,686 | 191,479 | 213,901 |
| 154,489 | 171,716 | 191,735 | 214,163 |
| 154,500 | 171,942 | 191,978 | 214,281 |
| 154,877 | 171,985 | 191,990 | 214,294 |
| 154,878 | 172,238 | 192,062 | 214,779 |
| 155,924 | 173,018 | 192,882 | 214,919 |
| 155,131 | 173,215 | 192,945 | 215,006 |
| 155,227 | 173,371 | 193,305 | 215,298 |
| 155,701 | 178,489 | 193,307 | 215,329 |
| 166,130 | 174,487 | 193,943 | 215,810 |
| 156,674 | 175,030 | 194,059 | 215,820 |
| 156,926 | 175,386 | 194,064 | 215,827 |
| 157,068 | 175,822 | 194,125 | 215,890 |
| 157,086 | 175,930 | 195,086 | 215,912 |
| 157,431 | 176,736 | 195,118 | 216,188 |
| 157,716 | 176,789 | 195,292 | 216,201 |
| 157,719 | 176,794 | 195,818 | 216,450 |
| 157,720 | 176,833 | 195,960 | 216,491 |
| 157,984 | 176,976 | 196,038 | 216,535 |
| 158,199 | 177,039 | 196,100 | 216,818 |
| 158,241 | 177,093 | 196,301 | 216,887 |
| 158,339 | 177,767 | 196,490 | 217,209 |
| 159,467 | 177,940 | 196,761 | 217,271 |
| 159,825 | 178,349 | 196,938 | 217,341 |
| 159,840 | 178,369 | 197,185 | 217,496 |
| 159,842 | 178,500 | 197,256 | 218,107 |
| 159,847 | 178,684 | 197,514 | 218,121 |
| 159,867 | 178,776 | 197,990 | 218,190 |
| 160,209 | 179,341 | 198,353 | 218,268 |
| 160,399 | 179,900 | 198,392 | 218,278 |
| 160,721 | 179,901 | 198,449 | 219,126 |
| 161,066 | 180,058 | 198,819 | 219,189 |
| 161,402 | 180,076 | 198,833 | 219,514 |
| 182,129 | 180,454 | 199,655 | 219,567 |
| 162,388 | 180,936 | 200,159 | 220,391 |
| 162,456 | 181,159 | 200,488 | 220,422 |
| 162,667 | 181,194 | 200,493 | 220,457 |
| 162,852 | 181,218 | 201,011 | 220,851 |
| 182,965 | 181,305 | 201,167 | 221,426 |
| 163,087 | 181,391 | 201,855 | 221,463 |
| 163,223 | 181,495 | 201,998 | 222,153 |
| 163,308 | 181,523 | 202,747 | 222,261 |
| 163,485 | 182,459 | 203,230 | 222,626 |
| 163,547 | 183,253 | 201,246 | 222,728 |
| 163,701 | 183,358 | 203,312 | 222,740 |
| 163,707 | 183,369 | 204,313 | 223,126 |
| 164,124 | 183,475 | 204,465 | 223,501 |
| 164,445 | 183,588 | 204,526 | 223,681 |
| 164,494 | 183,686 | 204,812 | 223,655 |
| 164,519 | 183,882 | 201,954 | 223,843 |
| 165,700 | 183,893 | 205,233 | 224,530 |
| 165,821 | 183,890 | 205,554 | |
| 165,863 | 184,115 | 206,071 | |
| 166,029 | 184,154 | 206,416 | |
| 166,506 | 184,423 | 206,526 | |
| 166,509 | 184,629 | 207,173 | |
| 166,511 | 185,249 | 208,327 | |
| 166,516 | 186,336 | 208,190 | |
| 166,737 | 186,716 | 208,613 | |
| 166,742 | 187,194 | 208,909 | |
| 166,743 | 188,216 | 209,102 | |
| 167,758 | 189,026 | 209,145 | |
| 167,956 | 189,090 | 209,706 | |
| 168,201 | 189,101 | 209,864 | |
| 168,213 | 189,589 | 209,892 | |

*Premier tirage sur 2,363 obligations émises en 1848 par la Compagnie d'Amiens à Boulogne.*

Assemblée générale du 24 mai 1851.

105 OBLIGATIONS.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 8 | 627 | 1,236 | 1,939 |
| 25 | 644 | 1,258 | 1,964 |
| 33 | 657 | 1,202 | 1,985 |
| 60 | 662 | 1,300 | 2,010 |
| 83 | 671 | 1,310 | 2,012 |
| 91 | 684 | 1,358 | 2,017 |
| 96 | 712 | 1,270 | 2,031 |
| 154 | 780 | 1,403 | 2,066 |
| 165 | 812 | 1,405 | 2,101 |
| 177 | 891 | 1,427 | 2,108 |
| 208 | 923 | 1,438 | 2,190 |
| 220 | 924 | 1,459 | 2,198 |
| 232 | 970 | 1,490 | 2,236 |
| 260 | 917 | 1,505 | 2,296 |
| 262 | 992 | 1,520 | 2,311 |
| 267 | 1,003 | 1,575 | 2,318 |
| 282 | 1,025 | 1,564 | 2,321 |
| 324 | 1,047 | 1,581 | 2,362 |
| 366 | 1,057 | 1,816 | |
| 375 | 1,061 | 1,043 | |
| 488 | 1,066 | 1,697 | |
| 509 | 1,075 | 1,788 | |
| 510 | 1,106 | 1,790 | |
| 530 | 1,113 | 1,826 | |
| 562 | 1,115 | 1,843 | |
| 567 | 1,194 | 1,894 | |
| 575 | 1,205 | 1,902 | |
| 578 | 1,214 | 1,916 | |
| 584 | 1,216 | 1,921 | |

**Les obligations de ces diverses séries sont remboursables à 500 fr. chacune, à partir du 1er juillet 1854, à la caisse de la Compagnie du chemin de fer du Nord, place Roubaix, 24, à Paris.**

---

## MINES DE LA GRAND'-COMBE.

MM. les actionnaires sont prévenus que le dividende de 12 fr. 50 c., voté par l'assemblée générale du 26 mars dernier, pour le premier semestre 1853, sera payé, à partir du 30 juin courant :

A Nîmes, au siége de l'administration ;

A Marseille, au bureau de la Compagnie, rue Haxo, 17 ;

A Paris, au bureau de la Compagnie, rue Lepelletier, 22.

*Le Directeur de la Compagnie,*

Auguste Beudin.

---

## COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX.

MM. les actionnaires de la Compagnie générale des eaux sont prévenus que, conformément à l'art. 52 des statuts, les intérêts à 4 0/0 l'an sur le versement effectué, seront payés pour le premier semestre de l'année courante, à partir du 1er juillet prochain, au siége de la Société, rue Basse-du-Rempart, 30, de 10 heures à 3 heures, sur dépôt préalable de leurs actions.

Paris, le 22 juin 1854.

*Le Secrétaire de l'administration,*
Ernest Basset.

Digitized by Google

# CHRONIQUE DE LA BOURSE.

Les valeurs ont éprouvé cette semaine une amélioration importante, et si l'on récapitule les motifs de hausse qui arrivaient chaque jour, on doit reconnaître que le mouvement a été excessivement modéré. Les cours ont été un peu paralysé pendant deux jours par les craintes qu'avaient fait naître les pluies continuelles. On supposait qu'elles pouvaient avoir une fâcheuse influence sur la moisson. Mais on n'a pas tardé à se rassurer sur ce point. La plule a enfin cessé, et les renseignements que l'on a reçu de tous les points de la France s'accordent à dire que la récolte en terre présente les plus belles apparences. A la halle aux blés, où les farines avaient éprouvé une forte hausse depuis dix jours, il n'y avait plus que des offres au grand marché de mercredi dernier. On peut donc être parfaitement rassuré sur la future récolte.

La rente, influencée par ces idées favorables, avait remonté de près de 3 fr. Elle était arrivée hier à 73 50, et l'on s'attendait à des cours plus élevés, car les consolidés arrivaient en très-forte hausse; mais ces cours ont subi tout à coup une forte dépréciation, que l'on doit attribuer principalement à l'encombrement des acheteurs, dont quelques-uns avaient pris des positions au-dessus de leur force. Les baissiers de notre bourse ont voulu faire un grand effort pour arrêter le mouvement ascensionnel de la rente qui commence à les inquiéter, car très-peu de primes ont été vendues au-dessus de 74 sans coupon pour fin de mois, et si ce cours était franchi par la rente ferme, toutes les primes se trouveraient attaquées, et il y aurait beaucoup de rentes à racheter pour la fin du mois.

Les actions du Crédit mobilier ont repris vivement depuis la liquidation du 15. Mais à chaque mouvement de hausse de nombreuses réalisations déterminaient une réaction. On croit pourtant que quelques-unes des fortes positions qui avaient été prises sur cette valeur sont maintenant liquidées.

Les actions de chemins de fer ont obtenu une hausse moins forte que celle de la rente, mais elles ont résisté assez bien à la tendance rétrograde des cours. Elles sont surtout demandées au comptant. On doit détacher, le mois prochain, des compons de dividende ou d'intérêt sur la plupart de ces valeurs, et les détenteurs actuels ne se soucient pas de s'en défaire en ce moment. Les actions du Nord ont été très-bien tenues, de 860 à 865. Lyon a varié de 840 à 850. C'est dans quelques jours que la section de Chalon à Dijon doit être ouverte, et l'on s'attend que les recettes vont éprouver promptement une augmentation considérable. Le retard qu'éprouve l ouverture de cette section explique la faiblesse des actions de Lyon pendant la première quinzaine du mois.

Lyon à la Méditerranée a été continuellement recherché. Les actions de cette ligne ont une grande élasticité. Il est vrai que les recettes des dernières semaines ont augmenté dans une proportion remarquable,

Les actions du Havre ont éprouvé depuis deux jours un mouvement remarquable. On était étonné que cette ligne restât au-dessous du pair, car elle a produit, pour l'exercice 1853, 30 fr. par action, et ses recettes de 1854 font espérer un revenu plus considérable pour l'année courante.

Les autres lignes désignées pour la fusion de la Normandie et de l'Ouest ont été fort bien tenues, quoique l'on ait peu de renseignements sur les négociations qui peuvent avoir été renouées pour arriver à la fusion.

Voici quelles ont été les variations des principale valeurs depuis la bourse du 15 jusqu'à celle du 22 juin :

Le 3 0/0 a monté au comptant de 70 75 à 73 40; il est resté à 72 80 au comptant et à 72 95 à 90 jours.

Le 4 1/2 0/0 a monté au comptant de 96 à 98 50; il est resté à 97 75 au comptant et à 97 90 à terme.

La Banque a monté de 2,900 à 2,940.

Le Crédit mobilier a monté de 720 à 775; il est resté à 755.

Le Nord a monté de 840 à 867 50; il est resté à 865.

L'Est a monté de 772 50 à 805 ; il a fermé à 795. Les nouvelles de l'Est ont monté de 607 50 à 632 50; elles ont fermé à 626 25.

Lyon a monté de 920 à 952 50; il est resté à 945.

La Méditerranée a monté de 787 50 à 822 50; il est resté à 812 50.

Orléans a monté de 1,140 à 1,175; il est resté à 1,167 50.

Rouen a monté de 970 à 990; le Havre, de 472 50 à 520; il est resté à 515.

Bâle a varié de 400 à 395.

Saint-Germain a monté de 687 50 à 712 50; il est resté à 706 25.

Le Midi a monté de 590 à 612 50; il a fermé à 605.

Le Grand-Central a monté de 490 à 510; il est resté à 505.

Dijon a repris de 622 50 à 630.

Cherbourg a monté de 510 à 525; il est resté à 520.

L'Ouest a monté de 640 à 660; il est resté à 650.

Genève a monté de 490 à 500; il a fermé à 492 50.

La Teste a varié de 230 à 240; Sceaux, de 175 à 185; Versailles, de 300 à 310; Dieppe, de 285 à 292 50.

*Samedi.* — La bourse était très-bonne. La rente a repris faveur, elle était très-demandée pendant toute la durée du parquet. Les actions de chemins de fer, débarrassées des entraves de la liquidation de quinzaine, étaient également en voie de hausse. La rente 3 0/0 a varié de 71 35 à 71 70; le 4 1/2 0/0, de 96 25 à 96 50. La Banque de France a fait 2,920; le Crédit mobilier, de 732 50 à 740. Les actions du Nord, de 847 50 à 850; l'Est, de 782 50 à 785; les nouvelles de l'Est, de 615 à 620; Orléans, de 1150 à 1160 ; Lyon, de 927 50 à 935. Rouen a fait 971 50; le Havre, 480; Bâle, 395; la Méditerranée, de 795 à 800; l'Ouest, 640; Cherbourg, 525; le Midi, 597 50; le Grand-Central, de 502 50 à 497 50; Saint-Germain, de 695 à 705.

*Lundi.* — Les consolidés arrivaient avec 1 3/4 de hausse, et comme les dispositions étaient déjà favorables à notre bourse, le mouvement ascensionnel a fait de faciles progrès, et ces prix ont été constamment demandé jusqu'à la clôture. Le 3 0/0 a varié de 72 75 à 73 40 au comptant, et de 72 80 à 73 35 à terme; le 4 1/2 0/0, de 98 à 97 75 au comptant, et de 97 75 à terme. La Banque a monté de 20 à 2,940. Le Crédit foncier a varié de 545 à 540; le Crédit mobilier, de 775 à 765; le Nord, de 860 à 867 50; l'Est, de 805 à 800 ; les nouvelles de l'Est, de 640 à 630; la Méditerranée, de 815 à 820; Lyon, de 952 50 à 947 50. Orléans a fait 1,170; Rouen, 990; le Havre, 482 50; Bâle, 390; Saint-Germain, 710 à 715; l'Ouest, 660; le Midi, de 612 50 à 607 50; le Grand-Central, de 510 à 505; Gênes, de 500 à 495.

*Mardi.* — Les hauts cours n'ont pas pu se soutenir. Toutes les valeurs ont éprouvé un mouvement rétrograde assez vif par suite des réalisations. Les pluies continuelles avaient renouvelé les inquiétudes au sujet de la récolte. Le 3 0/0 a varié au comptant de 72 60 à 72 75, et à terme de 72 55 à 72 95; le 4 1/2 0/0, de 97 50 à 97 70 au comptant, et de 97 50 à 97 90 à terme. La Banque s'est tenue de 2,935 à 2,940; le Crédit mobilier, de 747 50 à 753 75; le Nord, de 852 50 à 855; l'Est, de 787 40 à 790; les nouvelles de l'Est, de 625 à 622 50; Lyon, de 945 à 940; la Méditerranée, de 810 à 815; l'Ouest, de 645 à 647 50; le Midi, de 600 à 605; le Grand-Central, de 505 à 500; Saint-Germain, de 702 50 à 700.

*Mercredi.* — Le début de la bourse était de nouveau en hausse. Les pluies avaient cessé, et les craintes relatives à la récolte avaient disparu. Cependant, à partir de deux heures, les cours ont commencé de nouveau à rétrograder. La rente 3 0/0 a fait 73 40, et elle est restée à 73 au comptant; elle a varié à terme de 73 50 à 73 15. Le 4 1/2 0/0 a varié au comptant de 98 à 98 25, et à terme de 98 25 à 98 50. La Banque de France s'est tenue à 2,940. Le Crédit mobilier a varié de 772 50 à 757 50 ; le Nord, de 867 50 à 865 ; l'Est, de 797 50 à 800 ; les nouvelles de l'Est, de 627 50 à 630; Lyon, de 950 à 946 25 ; la Méditerranée, de 817 50 à 820; Genève, de 490 à 492 50; le Grand-Central, de 507 50 à 505 ; Orléans, de 1,175 à 1,172 50 ; Rouen, de 980 à 985; le Havre, de 490 à 507 50; Saint-Germain, de 710 à 707 50; le Midi, de 610 à 605 ; le Grand-Central, de 507 50 à 505; l'Ouest, de 665 à 660. Cherbourg a fait 525; Dijon, 630; Bâle, 395.

*Jeudi.* — Une hausse de 7/8 sur les consolidés anglais n'a pas empêché nos valeurs d'être offertes après le début du parquet. Elles ont fermé en baisse sur les cours de la veille. Le 3 0/0 a varié de 73 10 à 72 80 au comptant, et de 73 40 à 72 95 à terme; le 4 1/2 0/0, de 98 25 à 97 75 au comptant, et de 98 40 à 97 90 à terme. La Banque s'est tenue à 2,940. Le Crédit mobilier a varié de 765 à 755; le Nord, de 866 25 à 860; l'Est, de 802 50 à 795; les nouvelles de l'Est, de 632 50 à 626 25; Lyon, de 950 à 945; la Méditerranée, de 815 à 812 50; Saint-Germain, de 710 à 706 25; Orléans, de 1,167 50 à 1,162 50; Rouen, de 980 à 990; le Havre, de 520 à 515; Bâle, de 392 50 à 390. Le Midi a fait 605. Le Grand-Central a varié de 502 50 à 505.

*Vendredi.* — La bourse était faible, et les cours ont éprouvé un peu de baisse dès le début. Les affaires étaient d'ailleurs très-calmes. La rente 3 0/0 a varié de 72 40 à 72 65 au comptant, et de 72 50 à 72 90 à terme; le 4 1/2 0/0, de 97 40 à 97 50 au comptant. La Banque a fait 2,930; le Crédit mobilier a fait 747 50 à 750; le Nord, de 855 à 860; l'Est, de 785 à 790; les nouvelles, de 624 25 à 612 50; Lyon, de 937 50 à 940 ; Orléans, de 1,157 50 à 1,162 50; Rouen, de 990 à 995; le Havre, de 507 50 à 515; le Midi, de 600 à 602 50; le Grand-Central, de 505 à 500.

Digitized by Google

## Actions émises par les Compagnies de Chemins de fer. | Bourse de Paris. Cours du 17 au 23 juin 1854.

| Longueur Expl. | Longueur totale | Durée de la conc. | Nombre des actions. | Valeur d'émiss. | Somme payée. | Intérêts et dividendes payés à chaque act. pour l'année 1853. | Époques de jouissance. | Noms des lignes | Samedi 17 Compt. | Samedi 17 Terme. | Lundi 19 Compt. | Lundi 19 Terme. | Mardi 20 Compt. | Mardi 20 Terme | Mercredi 21 Compt | Mercredi 21 Terme | Jeudi 22 Compt. | Jeudi 22 Terme | Vendredi 23 Compt. | Vendredi 23 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 716 | 913 | 34 | 400.000 | 400 | tout | 46 fr | janv. juillet | **Nord** | 850 | 860 | 867 50 | 865 | 857 50 | 858 75 | 865 | 860 | 900 | 858 75 | 900 | 893 50 |
| tout. | 138 | 99 | 72.000 | 500 | tout | 80 fr. | août février | **Paris à Rouen** | 977 50 | 975 | 980 | » | 970 | » | 985 | 987 50 | 980 | 985 | 985 | 987 50 |
| 91 | 95 | 97 | 40 000 | 500 | tout | 30 fr. | avril octobr. | **Rouen au Havre** | 480 | » | 482 50 | 480 | 481 50 | » | 507 50 | 515 | 515 | 512 50 | 515 | 520 |
| 51 | 72 | 95 | 36.000 | 500 | 425 | 11 fr. | avril. | **Dieppe et Fécamp** | 285 | » | 290 | » | 285 | » | 290 | | 282 50 | » | 285 | » |
| » | 317 | 99 | 60.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | janv. juillet | **Caen et Cherbourg** | 510 | » | 522 50 | 525 | » | » | 525 | » | 520 | » | 525 | » |
| tout. | 25 | 99 | 54.000 | 250 | tout | 32 fr. 50. | octobr. avril | **Saint-Germain** | 700 | 700 | 715 | 710 | 700 | 705 | 707 50 | 703 25 | 706 25 | 702 50 | 700 | 702 50 |
| tout. | 17 | 99 | 30.000 | 500 | tout | 15 fr. | janv juillet | **Versailles** (r. g.) | 310 | » | 310 | » | 340 | » | » | » | 310 | » | 310 | » |
| 174 | 530 | 99 | 70.000 | 500 | 250 | 21 fr. | chaq. année | **Ouest** | 648 50 | 645 | 660 | 655 | 647 50 | 647 50 | 660 | 655 | » | 650 | 650 | 650 |
| » | 11 | 80 | 6.000 | 500 | tout | néant. | » | **Paris à Sceaux** | » | » | » | » | 175 | » | » | » | 195 | » | » | » |
| 1116 | 1470 | 99 | 300.000 | 500 | tout | 62 fr. 50. | octobre. | **Orléans** | 1160 | 1160 | 1170 | 1175 | 1160 | 1165 | 1172 50 | 1170 | 1167 50 | 1165 | 1162 50 | 1163 [illegible] |
| 627 | 721 | 99 | 250 000 | 500 | tout | 50 fr. 30. | mai novemb | **Paris à Strasbourg** | 785 | 795 | 800 | 802 50 | 790 | 792 50 | 810 | 795 | 795 | 790 | 792 | 790 |
| » | » | » | 250.000 | 500 | 100 | 4 0/0. | » | **Id nouvelles** | 630 | 630 | 630 | 632 50 | 622 50 | 625 | 630 | 627 50 | 628 25 | 625 | 622 50 | 625 |
| 141 | 200 | 99 | 84.000 | 350 | tout | 11 fr. | avril. | **Strasbourg à Bâle** | 305 | » | 291 | » | 300 | » | 305 | » | 300 | » | » | » |
| 383 | 512 | 99 | 240 000 | 500 | 250 | 27 f. 50 | janv juillet | **Paris à Lyon** | 935 | 940 | 947 50 | 954 25 | 910 | 937 50 | 946 25 | 945 | 945 | 940 | 937 50 | 942 50 |
| » | » | 99 | 3.300 | 500 | 100 | 5 0/0 (1). | | **Provins aux Ormes** | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 127 | 99 | 33.300 | 500 | 250 | 5 0/0 (1). | janv. juillet | **Dijon à Besançon** | » | » | » | » | 630 | » | 630 | » | » | » | 645 | 640 |
| » | 227 | 99 | 80 000 | 500 | 200 | 4 0/0 (1). | » | **Lyon à Genève** | 490 | 485 | 485 | 485 | 490 | 490 | 492 50 | 492 50 | 492 50 | 487 50 | 485 | 485 |
| 294 | 612 | 99 | 90 000 | 500 | 200 | 16 fr. | avril octobr. | **Lyon à la Méditerr.** | 800 | 800 | 820 | 822 50 | 815 | 815 | 820 | 815 | 812 50 | 812 50 | 810 | 812 7[illegible] |
| » | 950 | 99 | 134.000 | 500 | 250 | 4 0/0 (1). | » | **Chemins du Midi** | 595 | 600 | 607 50 | 610 | 605 | 608 50 | 605 | 607 50 | 605 | 605 | 602 50 | 605 |
| » | 52 | 99 | 10 000 | 500 | tout | néant. | » | **Bordeaux à la Teste** | » | » | » | » | 230 | » | 230 | » | 240 | » | 240 | » |
| 150 | 945 | 99 | 180 000 | 500 | 250 | 4 0/0. | avril octobr. | **Grand Central** | 497 50 | 500 | 505 | 507 50 | 500 | 505 | 505 | 505 | 505 | 503 75 | 500 | 510 |
| » | » | | » | 500 | 200 | | | **St-Rambert à Grenoble** | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 40 | 80 | 12.500 | 1.000 | tout | 25 fr. 70 par an | février août | **Naples à Castellam.** | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| » | 30 | 90 | 9 400 | 500 | tout | 27 fr. 50 p. un an. | mars. | **Anvers à Gand** | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

1) Pendant la durée des travaux

| | Samedi 17 Compt. | Samedi 17 Terme | Lundi 19 Compt. | Lundi 19 Terme | Mardi 20 Compt. | Mardi 20 Terme | Mercredi 21 Compt. | Mercredi 21 Terme | Jeudi 22 Compt. | Jeudi 22 Terme | Vendredi 23 Compt. | Vendredi 23 Terme |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rentes 3 0/0** | 71 70 | 71 80 | 73 10 | 73 25 | 72 75 | 72 95 | 73 | 73 15 | 72 80 | 72 90 | 72 65 | 72 9[illegible] |
| **Rentes 4 1/2 0/0** | 96 50 | » | 97 75 | 98 | 97 70 | 97 90 | 98 25 | 98 50 | 97 75 | 97 90 | 97 50 | » |
| **Banque de France** | 2940 | » | 2940 | » | 2940 | » | 2940 | » | 2940 | » | 2930 | » |
| **Crédit mobilier** | 740 | 745 | 765 | 765 | 753 75 | 755 | 757 50 | 750 | 755 | 752 50 | 750 | 755 |
| **Comptoir national** | 570 | » | 560 | » | 575 | » | 570 | » | 572 50 | » | 570 | » |
| **Banque foncière** | 540 | » | 540 | 540 | 540 | 540 | 540 | » | 530 | » | 535 | 535 |
| Dº **Obligations** (Cert.) | 930 | » | 940 | » | 930 | » | 915 | » | » | » | 932 | » |
| Dº **Obligations** de 500 fr. | 420 | » | 410 | » | 410 | » | 410 | » | » | » | 410 | » |
| Dº **10e d'Obligations** | » | » | » | » | 103 | » | 103 | » | » | » | 102 | » |

## Obligations émises par les Compagnies de Chemins de fer. Cours du 17 au 23 juin 1854.

| Date des emprunt | Nombre d'Oblig. | Durée de l'amortiss. | Prix d'émiss. | Somme payée à ce jour | Prix de rembours. | Intérêts six mois. | Époques des tirages. | Dates des paiements. | Noms des compagnies | 17 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1854. | 150.000 | 75 ans | 335 | tout. | 500 | 3 0/0 | avril. | janvier juillet. | **Nord-Boulogne** | 312 50 | 313 75 | 311 25 | 315 | 315 | 315 |
| Dº. | 84.000 | 50 — | 1.050 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | octobre avril. | **Paris à Lyon** | 1020 | 1025 | 1022 50 | 1020 | 1020 | » |
| 1852. | 60 000 | 99 — | 535 | 375 | 625 | 5 0/0 | » | Dº | **Lyon à la Méditerranée 5 0/0** | 507 50 | » | 507 50 | » | 505 | 506 25 |
| 1854. | 181.333 | 99 — | » | tout. | 500 | 3 0/0 | » | janvier juillet. | Dº **Nouvelles 3 0/0** | 310 | 310 | » | 312 75 | » | 315 |
| Dº. | 3.300 | 99 — | 1105 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | assemb. gén. | Dº | **Montereau à Troyes** | » | » | » | » | » | » |
| Dº. | 50 300 | 99 — | 500 | tout. | 650 | 5 0/0 | Dº | décembre juin. | **Paris à Strasbourg** | 500 | 500 | 500 | 500 | 497 50 | 500 |
| 1848. | 10 830 | 43 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | janvier juillet. | **Saint-Germain** (nouvelles) | 1010 | 1010 | 1010 | 1010 | » | » |
| Dº. | 6.204 | 43 — | 1.250 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº | **Versailles** (r. d.) | » | » | » | » | » | » |
| 1852. | 15.038 | 50 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº | **Ouest** | » | » | » | » | » | » |
| 1853. | 17.500 | » » | 1.050 | 750 | 1.250 | 5 0/0 | » | Dº | Dº (nouvelles) | 1005 | 1010 | 1010 | » | 1010 | 1000 |
| 1841. | 7.219 | 30 — | 1.105 | tout. | 1.250 | 25 | » | Dº | **Saint-Étienne à Lyon** | » | » | » | » | » | » |
| 1850. | 6.134 | 75 — | 1.175 | tout. | 1.250 | 25 | » | Dº | Dº (2e émission) | » | » | » | » | » | » |
| 1842. | 6.000 | 47 — | 1.125 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | décembre. | Dº | **Paris à Orléans** | » | 1030 | 1030 | » | » | » |
| 1848. | 3 333 | 80 — | » | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | Dº | Dº (Nouvelles 1848) | » | 1030 | 1030 | 1030 | » | » |
| 1852. | 150 000 | 99 — | 340 | tout. | 500 | 3 0/0 | » | Dº | Dº (Nouvelles 1852) | 315 | 316 25 | 317 50 | 315 | 316 25 | 313 75 |
| 1854. | 110 000 | » » | 275 | 75 | 500 | 3 0/0 | » | Dº | Dº (Nouvelles 1854) | 317 50 | 316 25 | 317 50 | 318 75 | 320 | 318 75 |
| 1845. | 3.667 | 73 — | 1.000 | tout. | 1.250 | 4 0/0 | Dº | Dº | **Paris à Rouen** | » | » | 987 50 | » | » | » |
| 1847. | 1.908 | 68 — | [illegible] | tout. | 1.250 | 5 0/0 | » | juin décembre | Dº (nouvelles) | » | » | » | 985 | 980 | » |
| 1848. | 15.060 | 78 — | [illegible] | tout. | 1.250 | 5 0/0 | Dº | mars septembre. | **Rouen au Havre** | » | » | » | 970 | » | » |
| 1849. | 5.000 | 87 — | [illegible] | tout. | 1.250 | 6 0/0 | Dº | janvier juillet. | Dº (nouvelles) | » | » | » | » | » | » |
| 1843. | 2.775 | 47 — | 1.100 | tout. | 1.250 | 5 0/0 | mars. | avril octobre | **Strasbourg à Bâle** | » | » | » | » | » | » |
| 1852. | 20.000 | 50 — | 500 | » | 625 | 5 0/0 | Dº | janvier juillet. | Dº (nouvelles) | 505 | 505 | » | 505 | » | » |
| 1841 | 1 000 | » » | 500 | tout. | 625 | 25 | Dº | avril octobre. | **Dijon à Besançon** | » | » | » | » | » | » |

## Cours des Chemins de fer français, à Londres, du 16 au 22 juin 1854. (Calculés au change fixe de 25 fr. par liv. st.)

| Noms des lignes. | 16 | 17 | 19 | 20 | 21 | 22 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Nord** | 842 50 à 845 | 845 à 852 50 | 865 à 872 50 | 857 50 à 865 | 868 75 à 875 | 862 50 à 869 75 |
| **Paris à Strasbourg** | 775 à 781 25 | 780 à 787 50 | 800 à 806 25 | 795 à 800 | 797 50 à 802 50 | 797 50 à 802 50 |
| **Orléans** | 1125 à 1175 | 1125 à 1175 | 1150 à 1200 | 1150 à 1200 | 1150 à 1200 | 1150 à 1200 |
| **Paris à Rouen** | 925 à 975 | 925 à 975 | 950 à 1010 | 950 à 1000 | 950 à 1000 | 950 à 1000 |
| **Rouen au Havre** | 440 à 475 | 450 à 475 | 475 à 487 50 | 475 à 487 50 | 477 50 à 490 | 480 à 490 |
| **Lyon** | 925 à 917 50 | 922 50 à 931 25 | 945 à 946 25 | 945 à 950 | 950 à 956 25 | 917 50 à 9[illegible]1 50 |
| **Ouest** | » | » | » | » | » | » |

P. (papier) offert. **Derniers cours des Actions des Sociétés industrielles.** A. (argent) demandé.

| Dénomination. | Pair | D. cours | Dénomination. | Pair. | D. cours | Dénomination. | Pair. | D. cours | Dénomination. | Pair | D. cours | Dénomination. | Pair | D. cours |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Caisse [illegible] | 500 | 450 | Long-Pends Charbon. | 500 | » | Voyaux Chameroy | 500 | » | Hirondelles | 1000 | » | Générale ... Marit. | 15000 | 32 0/0 b. |
| Compt. Bonnard | 100 | 110 | Bessèges ... Charbon | 1/8000 | 335 | Fers galvanisés | 500 | 340 | Orléanaises | 1000 | 730 | Lloyd franç ... dº. | 5000 | 10 0/0 b. |
| Soc. des nu-propriet. | 5000 | 6250 | Les Touches Charbon. | 500 | 40 | Christofle | 500 | 900 | Tricycles | 500 | 500 | Union des Ports. dº. | 5000 | 10 0/0 b. |
| Aire à la Bassée | 5000 | 7500 | Layon et Loire | 1/1850 | 450 | Télégraphe sous-marin | 25 | 22 50 | Batignollaises | 1000 | » | Mélusine ... dº. | 5000 | 10 0/0 b. |
| Scarpe inférieure | 1000 | 1500 | Moyenne et Sarthe | 1/13000 | » | Gaz anglais ... Paris. | 2500 | 5300 | Compagnie générale | 500 | 810 | Sécurité ... dº. | 5000 | 22 0/0 b. |
| Sambre à l'Oise | 1000 | 1500 | Beaunet, act. propriété. | 1000 | 120 | — français ... Paris. | 500 | 185 | Lutéciennes | 500 | 830 | Sauvegarde ... dº. | 5000 | 6 0/0 b. |
| Sambre française | 1000 | 775 | — act. nu-prop. | » | 110 | — parisien | 1000 | 1100 | Sylphides | 500 | 540 | Océan ... dº. | 5000 | 25 0/0 b. |
| Cie générale des Eaux | 250 | 225 | Montchanin Charbon. | 5000 | » | — Lacarrière. Paris | 500 | 1050 | Désirées | 500 | 540 | Chambre ... dº. | 1000 | 22 0/0 b. |
| Eaux d'Auteuil | 1000 | 710 | Azincourt ... Charbon. | 1/1500 | 800 | — Belleville | 500 | 1150 | Echarcon (papeterie) | 1000 | 1000 | Indemnité ... dº. | 1000 | 11 0/0 b. |
| Vieille-Montagne | 80 | 445 | Bastennes ... Asph. | 1000 | » | — Nord Batignolles | 500 | 550 | Essonne (papeterie) | 1000 | » | Vigie ... dº. | 1000 | 10 0/0 b. |
| Nouvelle-Montagne | 1000 | 1300 | Seyssel angl. ... Asph. | 125 | 40 | — Ouest ... Passy. | 500 | 650 | Journaux réunis | 500 | 840 | Nationale ... Incendie. | 5000 | 125 0/0 b. |
| Stolberg ... Zinc. | 750 | 1010 | Aveyron ... Forges. | 5000 | 3900 | — Est ... Vincennes. | 500 | » | Le Siècle | remb. | » | Générale ... dº. | 5000 | 660 0/0 b. |
| Silésie ... Zinc. | 375 | 365 | Aubin ... Forges. | 500 | » | — Wazemmes | 500 | 160 | Docks L. Napoléon. | 250 | 215 | Union ... dº. | 5000 | 54 0/0 b. |
| Eschweiler ... Zinc. | 750 | 650 | Maubeuge ... Forges. | 500 | 500 | — Calais | 1000 | 312 50 | Palais de l'Industrie | 100 | 110 | France ... dº. | 2000 | 33 0/0 b. |
| Corphalie ... Zinc. | 1000 | [illegible] | Alais ... Forges | 2000 | 1750 | — Amiens | 500 | 561 | Glaces de St-Gobain. | 7500 | » | Phénix ... dº. | 4000 | 2910 |
| Tenez ... Cuivre. | 100 | 50 | Chatillon ... Forges. | 500 | 510 | — Versailles | 1000 | [illegible] | — de Montluçon | 500 | 406 | Providence ... dº. | 2500 | 34 0/0 b. |
| Mouzaïa (Algérie) | 100 | 12 50 | Herserange ... Forges. | 500 | 225 | — Cherbourg | 500 | 70 | — d'Oignies | 1000 | 1602 | Urbaine ... dº. | 5000 | 65 0/0 b. |
| Loire ... Charbon. | 1/72315 | 630 | Monceaux ... Forges. | 1000 | 1500 | — Cie centrale | 500 | 401 | — d'Aix-la-Chapelle | 375 | 607 50 | Confiance ... dº. | 2000 | » |
| Grand'Combe | 1/24000 | 475 | Providence ... Forges. | 1000 | 1105 | Mess. imp. serv. mar. | 1000 | 1050 | Lin Maberly | 500 | 700 | Soleil ... dº. | 5000 | 30 0/0 b. |
| Haute-Loire Charbon. | 500 | 250 | Espérance ... Forges. | 1000 | 750 | — voitures | 10000 | » | — Cohin | 500 | 515 | Nord ... dº. | 1000 | 0 0/0 b. |
| Blanzy ... Charbon. | 500 | 550 | Montigny ... Forges. | » | » | — Caillard | 1000 | 650 | — Pont-Remy | » | » | Globe ... dº. | 500 | pair |
| Chazotte ... Charbon. | 1/3506 | 510 | Septèmes ... Usine. | 250 | 210 | Gondoles parisiennes. | 100 | 150 | — Gamaches | 500 | 375 | Nationale ... Vie. | 5000 | 9 0/0 b. |
| Charbonnages belges. | 500 | 365 | Phénix ... Usine. | 750 | 800 | Omnibus (Entr. gén.) | 1000 | 1900 | Richer ... Vidanges. | 500 | » | Générale ... dº. | 7500 | 65 0/0 b. |
| Pont-de-Loup (sud) | 1000 | 200 | Cail ... Usine. | 500 | 700 | — ch. de fer. | 500 | » | Herbet ... Sucrerie. | 500 | 585 | Union ... dº. | 5000 | 7 0/0 b. |
| Centre-du-Flenu | 1000 | 160 | Cavé ... Usine. | 250 | 252 50 | — Favorites | 100 | 100 | Scarpe ... dº. | 250 | » | Phénix ... dº. | 5000 | 8 0/0 b. |

Google

H2365 v.131
urnal des chemins de fer des mines
et des travaux publics. 1854
NAME HOPKINS RAILWAY LIBRARY
DATE
For
USE IN LIBRARY
ONLY
DO NOT REMOVE
FROM LIBRARY
Digitized by Google

Digitized by Google